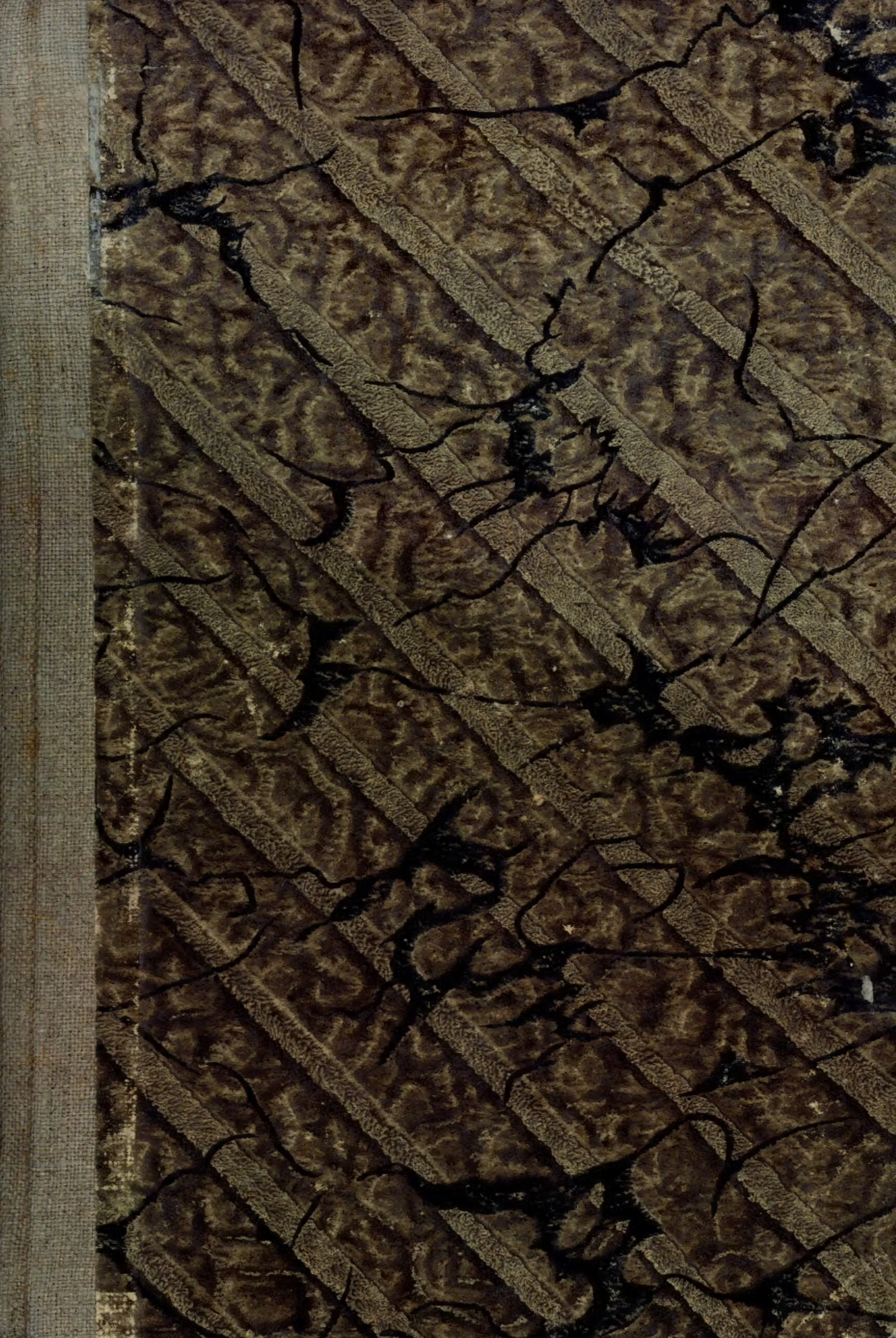


Акп № 4

Шк. XII
Полка 7
Ряд 2
№ 29

Проверена-56 г.

ПРОВЕРЕНА

Проверено-85

Индекс	КГ.		Шифр хранения
Авторский знак	4-Б.69-Н		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Картотип. ГУРКВМФ. Зак. 1453—150000

ПРОВЕРЕНА
1952 г

В. БЛИНОВЪ.

НА МУРМАНѢ.

(Изъ личныхъ воспоминаній автора, дополненныхъ новѣйшими данными).

Центральная В-Морская Библиотека РКВМФ СССР

ПЕТРОГРАДЪ.
Десятая Государственная Типографія.
1918.

8 1 0 8

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Большая часть настоящаго труда, написанная на основаніи личныхъ воспоминаній автора, бывшаго на Мурманѣ осенью 1903 года, печаталась въ журналѣ „Морской Сборникъ“ въ 1918 году (№№ 2–3 и 4—5) подъ заглавіемъ „Походъ къ берегамъ Студенаго моря“.

Въ виду большого интереса, проявляемаго въ настоящее время читающей публикой къ нашей сѣверной окраинѣ—Мурману, въ связи съ проведеніемъ туда желѣзной дороги, авторъ взялъ на себя смѣлость переработать свой трудъ, дополнивъ его новѣйшими свѣдѣніями, почерпнутыми имъ изъ нижеслѣдующихъ источниковъ:

А. А. Жилинскій — „Морскіе промыслы Бѣлаго моря и Ледовитаго океана“, изд. 1917 г.

Н. В. Оленевъ — „Корельскій край и его будущее въ связи съ постройкой Мурманской желѣзной дороги“, изд. 1917 г.

„Мурманская желѣзная дорога“, — изд. Управленія по постройкѣ Мурманской желѣзной дороги, 1916 г.

„Извѣстія Общества изученія Олонецкой губ.“, № 1 1915 г.

В. Никольскій—„По русскому сѣверному Поморью“,— журналъ „Море“, № 7. 1912 г.

Л. Л. Брейтфусъ — „Обзоръ дѣйствій Мурманскихъ спасательныхъ крейсеровъ“, изд. 1911 г.

*

Н. Ѳ. Корольковъ — „Сказаніе о преподобномъ Трифонѣ Печенгскомъ чудотворцѣ, просвѣтителѣ лопарей и объ основанной имъ обители“, изд. 1902 г.

Л. Л. Владиміровъ — „Мурманскій берегъ и Екатерининская гавань. Крейсеръ „Вѣстникъ“ на Мурманѣ“—Журналъ Министерства Путей Сообщенія, кн. 2, 1902 г.

„Свѣдѣнія о Мурманскомъ берегѣ, собранныя лѣтомъ 1[illegible] г. контръ-адмираломъ Сиденснеромъ“.

Авторъ.

Отдѣльный отрядъ судовъ, назначенныхъ для плаванія съ корабельными гардемаринами, въ составѣ эскадренныхъ броненосцевъ „Цесаревича“ и „Славы“ и крейсера 1-го ранга „Богатырь“, во второй половинѣ августа мѣсяца 1906 года, дѣятельно готовился къ уходу въ заграничное плаваніе.

Помимо цѣлаго ряда портовъ Западной Европы, предполагалось посѣтить и нашу сѣверную окраину—Мурманскій берегъ, куда, кромѣ охраннаго судна „Бакань“, почти никогда не заходили наши военныя суда.

Стоя на Большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ, отрядъ спѣшно доканчивалъ необходимыя пріемки. Всякому плававшему на военномъ кораблѣ хорошо извѣстно, что сколько-бы времени ни давалось на эту работу,—все равно къ назначенному для ухода сроку все принято не будетъ; что-нибудь да останется недопринятымъ. Исключенія не представлялъ и этотъ отрядъ. Съ ранняго утра и до поздней ночи подводятъ къ борту безконечное число баржъ, наполненныхъ всякой всячиной; все это быстро разгружается и раскладывается по своимъ мѣстамъ. Сбившіеся съ ногъ содержатели, во главѣ съ реви-

зоромъ, осаждаютъ старшаго офицера всевозможными просьбами: кому подписать билеты, кому шлюпку на берегъ. Наконецъ, кажется, все принято. Баржи уведены. Послѣдніе тюки паклп исчезли съ верхней палубы. Высокія трубы дружно дымятъ, возвѣщая о скорой съемкѣ съ якоря.

Сѣренькая августовская погода испортилась окончательно. Небо сплошь заволокло тучами. Сырой и холодный юго-западный вѣтеръ пронизываетъ до костей. Мороситъ мелкій дождь.

Послѣ полдня, 17-го августа, на мачтѣ адмиральскаго корабля („Цесаревичъ“) появился, наконецъ, желанный сигналъ: „сняться съ якоря“. Залились дудки. Громко пронеслось по рейду: „всѣ наверхъ, съ якоря сниматься“. Тяжелые якорные канаты лѣниво ползутъ изъ воды. Постепенно, одинъ за другимъ, поднявъ якоря, суда медленно разворачиваются носами къ выходу въ море. „Цесаревичъ“ прибавилъ ходъ, за нимъ „Слава“ и наконецъ „Богатырь“. На одномъ изъ фортовъ взвилось облако бѣлаго дыма и быстро понеслось по вѣтру; за нимъ другое, третье:—крѣпость салютуетъ уходящему отряду. Вскорѣ и съ „Цесаревича“ замелькали, то съ одного, то съ другого борта, огоньки салютующихъ орудій—и все смолкло.

Кронштадтъ понемногу погружается во мглу. Одиноко торчитъ только долгое время длинная труба пароходнаго завода, да блеститъ куполъ вновь строющагося морского собора. Скоро исчезли и эти примѣтные знаки и сѣрая завѣса окружила отрядъ со всѣхъ сторонъ.

Не первый разъ приходится уходить мнѣ въ заграничное плаванье, но каждый разъ, покидая родину, испытываешь какое-то странное, двойственное чувство: съ одной стороны, точно жаль разстаться со своими родными и тѣми небольшими привязанностями, какія могутъ быть у всякаго холостого морского офицера; съ другой—жажда новыхъ ощущеній, новизна впечатлѣній; все это сулитъ въ изобиліи предстоящее заграничное плаваніе. И надо отдать справедливость, что второе чувство быстро заглушаетъ первое.

Несмотря на дурную погоду, дѣйствующую угнетающимъ образомъ на настроеніе духа, въ каютъ-компаніи оживленно. Въ общей непринужденной бесѣдѣ перебираютъ тѣ города, которые отряду предстоитъ посѣтить. Мечтаютъ объ экскурсіяхъ, поѣздкахъ.

А погода тѣмъ временемъ становится все хуже и хуже. Умыло завываетъ вѣтеръ; разгулявшаяся волна бьется о бортъ: мелкій дождикъ не перестаетъ ни на минуту.

То тутъ, то тамъ показывается маякъ и скоро скрывается. На горизонтѣ, въ туманной мглѣ, еле-еле замѣтны очертанія Гогланда, который въ доброе старое время былъ грозой мореплавателей. Не одно судно погибло около этого угрюмаго, дикаго острова. Въ старину распространенъ былъ обычай, проходя мимо Гогланда, бросать въ воду мелкія деньги. Своего рода жертвоприношеніе.

Съ выходомъ отряда въ Балтійское море погода измѣнилась: вѣтеръ стихъ, прояснилось небо и прекратился дождь. Цвѣтъ воды изъ грязно-чернаго перешелъ въ свѣтло-зеленый. Нѣтъ больше безконечныхъ маяковъ и вѣхъ.

23-го августа, въ 10-мъ часу утра, отрядъ вошелъ въ Кильскую бухту. Задолго до постановки на бочку начали попадаться навстрѣчу германскія военныя суда, идущія въ море. Чувствуется близость большого военнаго порта. Нѣмецкая аккуратность, вошедшая у насъ въ поговорку—куда ни глянешь. Каждый пароходикъ, обслуживающій портъ, блещетъ чистотой и опрятностью. Окружающіе берега распланированы съ изумительной аккуратностью; все тщательно раздѣлано и прибрано.

На рейдѣ, на бочкахъ, стоитъ почти весь германскій флотъ. Жизнь кипитъ ключемъ. По всѣмъ направленіямъ снуютъ паровые и моторные катера; буксирные пароходы тащатъ барки съ углемъ, водой и другими припасами. Большіе мощные буксиры направляются въ море, ведя за собою колоссальной величины ажурные артиллерійскіе щиты. Въ глубинѣ бухты, напротивъ города, расположено адмиралтейство и судостроительные и механическіе заводы. Цѣлый лѣсъ высокихъ кирпичныхъ трубъ и кранозъ.

Въ Кильѣ отрядъ простоялъ недѣлю, использовавъ это время на погрузку угля съ пришедшаго изъ Англіи парохода, воды, провизіи, и на осмотръ заводовъ, военнаго порта, морского училища и другихъ учрежденій.

29-го августа, рано утромъ, ушли изъ Киля. На каждомъ кораблѣ по лоцману-датчанину, которые ведутъ насъ черезъ проливы, усѣянные безконечными отмелями. Справа и слѣва тянутся однообразные, низкіе берега. Изрѣдка только картина оживляется мельницей съ медленно вертящимися громадными крыльями, да одинокимъ маякомъ. Узкій въ началѣ проливъ, мало-по-малу расширяется; то тутъ, то тамъ появляются небольшіе песчаные островки. Суда входятъ въ Каттегатъ, и, подъ проводкой тѣхъ же лоцмановъ, минуя цѣлый рядъ опасныхъ мѣстъ, подходятъ къ мысу Скагенъ. Дальше путь чистъ. Лоцмана высажены на берегъ, и отрядъ, выстроившись въ кильватерную колонну, идетъ дальше, къ берегамъ Норвегіи.

31-го августа открылись высокіе скалистые берега. Замедлили ходъ, чтобы снова принять лоцмановъ-норвежцевъ, которые должны провести насъ фіордами въ Бергенъ. Узкій извилистый фарватеръ среди мрачныхъ, пустынныхъ, поросшихъ елью и сосной острововъ, то сужается, то расширяется, дѣлая зачастую крутые повороты. Часа черезъ два пути вошли на довольно большой, закрытый со всѣхъ сторонъ, Бергенскій рейдъ, въ глубинѣ котораго, у подножья горы и частью по ея склону, раскинулся живописный чистенькій городокъ.

По постановкѣ на якорь та-же обычная картина, какую можно наблюдать въ любомъ заграничномъ порту въ моментъ прихода на рейдъ. Цѣлая туча разнокалиберныхъ шлюпченокъ и моторныхъ катеровъ осаждаетъ трапы. Кто тутъ только не предлагаетъ своихъ услугъ: и прачки, и поставщики угля и минеральнаго масла, и представители различныхъ фирмъ, торгующихъ рыбой, мясомъ и другими съѣстными продуктами. Каждому изъ нихъ хочется сдѣлать дѣло и нажить нѣкоторое количество кронъ.

Недѣльная стоянка въ Бергенѣ, на спокойномъ рейдѣ, дала возможность производить шлюпочныя ученья и хорошо приготовиться къ продолжительному переходу на Мурманскій берегъ. Снова переходитъ отъ корабля къ кораблю англичанинъ-угольщикъ, снабжая насъ отмѣннымъ кардифомъ. Непрерывно трещатъ лебедки, извлекая изъ трюмовъ парохода цѣлыя гроздья мѣшковъ съ углемъ. Угольная пыль черной тучей заволакиваетъ грузящій корабль. Чер-

Норвежскій фіордъ.

ное, какъ арабы, люди стараются изо всѣхъ силъ, чтобы погрузить возможно скорѣе уголь; всякому хочется поскорѣе закончить погрузку и освободиться отъ проникающей всюду угольной пыли и, кромѣ того, хочется еще перещеголять другіе корабли количествомъ принятаго за часъ топлива. Каждый часъ грузящій уголь корабль сигналомъ показываетъ число принятыхъ тонн; на флагманскомъ-же кораблѣ ведется строгая запись, и ко ней объявляется первенство въ этой важнѣйшей для современнаго флота работѣ. Начатая днемъ, погрузка не прекращается и ночью, когда

вся палуба покрывается цѣлымъ рядомъ люстръ и дуговыхъ фонарей, тускло мерцающихъ въ облакахъ угольной пыли.

Что-же можно сказать о городѣ, въ виду котораго стоитъ отрядъ уже скоро недѣлю? Чистенькій, аккуратненькій городокъ, напоминающій собою нѣсколько Гельсингфоръ, носитъ на себѣ отпечатокъ высокой культурности населенія: прекрасно вымощенныя, чистыя и широкія улицы, рядъ новыхъ, красивой архитектуры, домовъ, эспланада, въ центрѣ которой поставленъ памятникъ норвежскому композитору Григу; большой городской садъ; хорошіе магазины, въ которыхъ вы можете получить не только предметы норвежской промышленности, но англійской и, особенно, нѣмецкой. Типична и порядокъ на улицахъ образцовые. Въ 11 часовъ вечера всѣ рестораны и кафе закрыты, и городъ спитъ, на улицахъ ни души.

Къ 5 часамъ дня 6-го сентября закончили всѣ пріемки и отрядъ снялся съ якоря. Впереди четырехдневный переходъ на Мурманскій берегъ, не обѣщающій быть спокойнымъ, такъ какъ вчера еще барометръ круто пошелъ книзу, и на мѣстной обсерваторіи вывѣшено штормовое предостереженіе.

Тѣмъ-же порядкомъ, слѣдуя по узкому фарватеру, отрядъ вышелъ на просторъ океана. Холодный сѣверный вѣтеръ если и не достигъ еще силы шторма, то во всякомъ случаѣ близокъ къ нему. Низко нависшія свинцовыя тучи быстро несутся по небу. Дождь хлещетъ въ лицо. Большая океанская волна злостно набрасывается на корабль, съ шумомъ разбиваясь о его стальной форштевень и обдавая палубу вплоть до верхняго мостика соленными брызгами. Броненосцы, тяжело поднимаясь на волну, показываютъ свои красные тараны; про легкій „Богатырь“ и говорить нечего,—его бросаетъ какъ щепку. Сыро, холодно, и неуютно.

Трое сутокъ идетъ отрядъ вдоль норвежскаго берега, и все это время погода ни на іоту не измѣнилась къ лучшему. Низко опустившійся барометръ чертитъ прямую линію, не имѣя намѣренія подняться хоть сколько-нибудь. Въ исходѣ

третьихъ сутокъ пути обогнули сѣверную оконечность Европы—мысъ Нордкапъ; и тутъ только вѣтеръ понемногу сталъ стихать, а на смѣну ливнему всѣ эти дни, какъ изъ ведра, дождю появился снѣгъ.

г. Бергенъ.

10-го сентября, въ 3-мъ часу дня, подойдя наконецъ къ своему берегу, встрѣтили пароходъ „Андрей Первозванный", принадлежащій нашей научно-промысловой экспедиціи,—о немъ подробнѣе скажемъ дальше. Подъ проводкой этого парохода отрядъ вошелъ въ Печенгскую губу и сталъ на якорь у становища Трифоновъ ручей.

Какой контрастъ! Густо заселенные, воздѣланные берега западной Европы, и этотъ пустынный, покрытый низкимъ кустарникомъ дикій берегъ съ разбросаннымъ на немъ въ безпорядкѣ десяткомъ деревянныхъ лачугъ.

Въ 5-мъ часу вечера гребной катеръ „Богатыря" съ офицерами отваливаетъ на берегъ. О какой-нибудь пристани и думать нечего. Выбравъ поудобнѣе мѣстечко, пристаемъ къ берегу. Небольшая рощица тощихъ низкорослыхъ березокъ отдѣляетъ насъ отъ становища. Сторожевыя собаки, почуявъ приближеніе чужихъ, подняли пронзительный лай. 12 кро-

шечныхъ, почернѣвшихъ отъ времени, съ маленькими низкими оконцами, избушекъ, разбросаны въ безпорядкѣ на значительномъ другъ отъ друга разстояніи. Унылые обитатели ихъ нисколько не заинтересованы прибытіемъ свѣжихъ людей; изъ двухъ-трехъ избъ только выглянули апатичныя хмурыя лица.

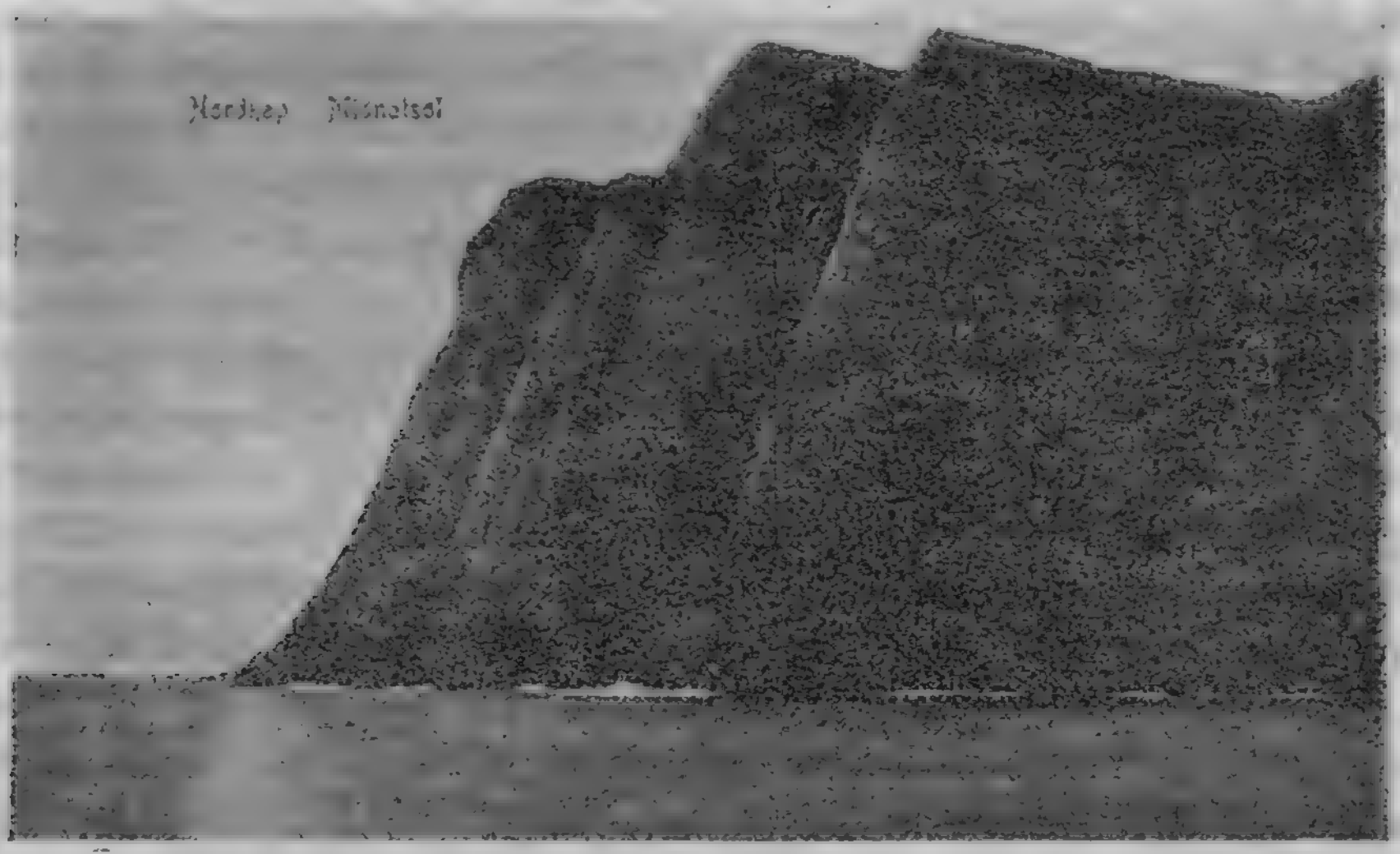
Вотъ и все, что можно было увидѣть въ становищѣ. Дальше, сколько можетъ охватить глазъ, тѣ-же кустарники, растущіе на холмистой мѣстности. Населеніе Трифонова ручья состоитъ изъ пятидесяти съ небольшимъ человѣкъ колонистовъ, живущихъ исключительно рыбнымъ промысломъ. Всю долгую полярную зиму они проводятъ въ полномъ, по ихъ словамъ, бездѣліи, изрѣдка выѣзжая только за дровами.

Печалью и унынiемъ вѣетъ отъ этой картины. Угрюмая сѣверная природа наложила свой отпечатокъ и на людей, поселившихся здѣсь. Побродивъ безцѣльно по твердой почвѣ, вернулись на судно. Обычно, послѣ перваго съѣзда на берегъ во всякомъ новомъ порту, возвратившіеся оживленно дѣлятся новыми впечатлѣніями съ остальными членами каютъ-компаніи. Тутъ дѣлится нечѣмъ. Въ двухъ-трехъ, словахъ передано все видѣнное, и снова разговоръ переходитъ на обычныя судовыя темы.

Вернувшійся отъ адмирала командиръ передалъ каютъ-компаніи приглашеніе настоятеля Трифоно-Печенскаго монастыря, архимандрита Іонафана, посѣтить обитель въ ближайшіе-же дни. За неимѣніемъ достаточнаго количества экипажей предлагается ѣхать въ монастырь человѣкъ по семи. По словамъ командира это паломничество сулитъ много интереснаго; монастырь богатъ прошлымъ; исторія его обнимаетъ не одну сотню лѣтъ, начинаясь со временъ Іоанна Грознаго.

Въ одинъ изъ послѣдующихъ дней стоянки въ Печенгѣ, забравъ на дорогу провизіи, нѣсколько офицеровъ „Богатыря", корабельные гардемарины и человѣкъ 50 команды, отправились рано утромъ въ монастырь. Осторожно, малымъ ходомъ, поминутно стопоря машину, пробирается паровой

катеръ по мелкому, заносимому пескомъ, устью рѣки Печенги подъ проводкой лоцмана-монаха, въ совершенствѣ знающаго всѣ извилины рѣки. Пропутешествовавъ на катерѣ около часа, высадились на берегъ у деревни Баркино, мало чѣмъ отличающейся отъ становища Трифоновъ ручей, и пошли вверхъ по теченію рѣки. Ясное, солнечное утро при морозѣ въ 2°—3° и подмерзшая крѣпкая тропинка сдѣлали



Мысъ Нордкапъ.

то, что совершенно незамѣтно для насъ самихъ мы очутились въ деревнѣ Княжухѣ, отмахавъ не болѣе и не менѣе какъ пять верстъ! Здѣсь-то, въ этой маленькой деревушкѣ, и начинается исторія монастыря, основаннаго преподобнымъ Трифономъ.

Въ отдаленныя времена царствованія Іоанна Грознаго, движимый жаждой миссіонерской дѣятельности, молодой человѣкъ, сынъ священника г. Торжка, Новгородской области, Митрофанъ, отправился въ Кольскій присудъ *), на рѣку Печенгу, „въ народъ лопарскій“.

---

*) Волость.

На мѣстѣ деревни Княжухи онъ построилъ церковь и вскорѣ, принявъ монашество, основалъ монастырь въ дикомъ, отрѣзанномъ тундрой, уголкѣ необъятной Россіи. Въ годы страшнаго голода, посѣтившаго побережье, вновь созданная на рѣкѣ Печенгѣ монашеская община взяла на себя снабженіе хлѣбомъ окрестныхъ жителей. Для этой цѣли инокъ Трифонъ съ нѣкоторыми другими монахами отправляется къ себѣ на родину, въ область Новгородскую, гдѣ, странствуя по городамъ и селамъ, собираетъ милостыню и всѣ собранныя деньги отправляетъ нуждающимся лопарямъ. Энергичный монахъ появляется даже въ Москвѣ, гдѣ ему удается подать просьбу царю, въ результатѣ чего новая обитель получаетъ царскую грамоту отъ 1-го ноября 1556 года, которая гласитъ: „По умаленію дѣтей своихъ, царевичей Іоанна и Ѳеодора, пожаловали мы царскаго нашего богомольца, отъ Студенаго моря-океана, съ Мурманскаго рубежа, Печенгскаго монастыря, вмѣсто руги и вмѣсто молебныхъ и панихидныхъ денегъ, для ихъ скудости, на пропитаніе, въ вотчину: морскими губами Матоцкою, Ицкою и Урскою и Печенгскою и Позрѣнскою и Навдепскою губами въ морѣ, всякими рыбными ловлями и морскими выметами, коли изъ моря выкинетъ кита, или моржа, или иного какого звѣря, и морскимъ берегамъ, и его островами и рѣками и малыми ручейками, верховьями и тонями и горными мѣстами, и пожнями, лѣсами и лѣсистыми озерами, и звѣриными ловлями и лопарями, которые лопари наши въ той Матоцкой и Печенгской губахъ, нынѣ суть и впредь будутъ, со всѣми угодьями луговыми и нашими, царя и великаго князя денежными оброками и со всѣми доходами и волостными кормами, чтобы тѣмъ имъ питаться и монастырь строить; а нашимъ боярамъ Новгородскимъ и Двинскимъ и Усть-кольскія волости приказнымъ, и всякимъ приморскимъ людямъ и корельскимъ дѣтямъ, и лопарямъ и никому иному въ ту вотчину не вступаться".

Получивъ такой щедрый даръ, обезпечивающій вполнѣ матеріальное благосостояніе монастыря, работа преподобнаго Трифона двинулась быстрыми шагами впередъ.

Помимо основанной уже обители, въ 30 верстахъ къ западу, въ вершинѣ губы Паза, на самой норвежской границѣ, имъ-же построена небольшая церковь во имя святыхъ Бориса и Глѣба. Въ настоящее время, рядомъ со старой, построена новая, прекрасно обставленная, усердно посѣщаемая религіозными лопарями. При церкви имѣется школа.

По совершенно необъяснимымъ условіямъ проведенія и утвержденія въ 1826 г. нашей границы съ Норвегіей, мы отдали норвежцамъ несомнѣнно принадлежащій намъ берегъ Мурмана, отъ Ворьемы до устья рѣки Паза. Такимъ образомъ церковь, съ лѣвымъ берегомъ рѣки, на протяженіи всего 3-хъ верстъ, оказалась теперь вдвинутой далеко въ норвежскія владѣнія, и мы не имѣемъ доступа въ рѣку Паза иначе, какъ черезъ Норвежскую границу, что вызываетъ большія затрудненія при посѣщеніи этой мѣстности русскими людьми.

Разросшійся и матеріально укрѣпившійся центръ на нашей далекой окраинѣ былъ разграбленъ и уничтоженъ шведами въ концѣ декабря 1590 г., а всѣ обитатели его, въ числѣ 116 человѣкъ, перебиты. Фактъ уничтоженія монастыря подтверждается документомъ, хранящимся въ норвежскомъ государственномъ архивѣ. Въ немъ изложена исторія набѣга и приведенъ поименный списокъ убитыхъ. Документъ заканчивается словами: „Всѣхъ ихъ шведы сожгли вмѣстѣ съ монастыремъ. Сожгли они также всѣ постройки, церковь, большую часть имущества, скотный дворъ и мельницу. Сожгли также поселокъ подъ названіемъ Викидъ, гдѣ была монастырская гавань, всѣ карбасы и лодки; всѣ оставшіяся въ гавани суда изрубили на части. Вардехусъ. 7-го августа 1590 г.“.

Въ Княжухѣ, кромѣ слѣдовъ могилы, въ которой были похоронены убитые шведами иноки, на берегу рѣки, носящей одноименное съ деревней названіе, лежатъ теперь только большіе мельничные жернова и нѣсколько бревенъ отъ разрушенной мельницы.

Послѣ разгрома монастыря въ 1590 г., оставшіеся въ живыхъ немногочисленные иноки для большей безопасности были переведены въ Кольскій острогъ, гдѣ и основался снова монастырь, просуществовавшій до 1764 г., когда въ царствованіе императрицы Екатерины II онъ былъ уничтоженъ окончательно. Въ теченіе XIX вѣка, а именно въ 1824 и 1867 г.г. Соловецкій монастырь пытался возстановить уничтоженное общежитіе, но попытки эти не увѣнчались успѣхомъ. Съ 1869 г. на развалинахъ сожженнаго шведами монастыря начинаютъ селиться выходцы изъ Поморья, которые захватываютъ въ свои владѣнія бывшія монастырскія угодья. Въ 1883 г. Соловецкій монастырь снова возобновляетъ попытки возстановить уничтоженную обитель, но уже не на старомъ мѣстѣ, а тамъ, гдѣ сохранились слѣды созданной преп. Трифономъ пустыньки—и на этотъ разъ вполнѣ успѣшно. Одиннадцать соловецкихъ иноковъ, запасшись всѣмъ необходимымъ, въ іюнѣ мѣсяцѣ 1886 г., преодолѣвъ немалыя трудности, прибыли наконецъ въ бывшую пустынь. Здѣсь, среди непроходимыхъ болотъ, монахи нашли старый полуразвалившійся храмъ, пришедшій въ неменьшую ветхость домикъ и двѣ лопарскія тупы; все это стояло на томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ построенъ въ настоящее время монастырь.

Мѣстность изобиловала трясинами, а церковь, подмываемая рѣкой Печенгой, грозила рухнуть. Укрѣпивъ берега и направивъ теченіе рѣки такъ, чтобы берегъ не подмывался, иноки подновили ветхую церковь, осушили почву путемъ прорытія дренажныхъ канавъ и построили рядъ службъ. Осушеніемъ болотъ, путемъ прорытія канавъ, монахи увеличили въ значительной мѣрѣ сборъ кормовыхъ травъ (съ 50—60 п. до 30 000 п.). Помимо этого окрестные колонисты научились у нихъ высушивать сѣно во влажномъ воздухѣ и при слабомъ нагрѣваніи солнца, что послужитъ несомнѣнно на пользу скотоводства.

Въ Княжухѣ, у воротъ монастырскаго дома, построеннаго сравнительно недавно, насъ ожидали уже монастырскіе экипажи. Сытыя, крѣпкія лошадки весело бѣгутъ по ровной

хорошей дорогѣ, проложенной на протяженіи 18 верстъ вглубь материка. Вначалѣ дорога пролегаетъ среди холмовъ. Крутыхъ подъемовъ нѣтъ. Вездѣ, гдѣ надо, сдѣланы выемки. Далѣе дорога проложена въ тундрѣ. По обѣимъ ея сторонамъ прорыты глубокія, ровныя канавы; такія-же расходятся и въ стороны для осушенія непроходимыхъ болотъ. Вся эта громадная работа выполнена руками братіи и трудниковъ, приходящихъ ежегодно въ монастырь на работы.

Тихо. Ясный солнечный день, какіе въ нашихъ широтахъ бываютъ поздней осенью. Выпавшій нѣсколько дней тому назадъ снѣжокъ таетъ подъ теплыми еще лучами солнца. Чѣмъ дальше уходитъ дорога отъ берега, тѣмъ чаще встрѣчается лѣсъ, которымъ покрыты невысокіе холмы. Одинъ изъ нихъ выдѣляется своей высотой. Нашъ возница, молодой словоохотливый послушникъ, разсказываетъ, что на вершинѣ этого холма, въ дикой пещерѣ, часто уединялся преподобный Трифонъ.

До монастыря осталось не больше двухъ верстъ, но эта близость ничѣмъ рѣшительно не сказывается: тѣ-же безмолвные, покрытые лѣсомъ, холмы; та-же извивающаяся среди нихъ дорога съ глубокими по сторонамъ канавами. Но вотъ круто поворачиваемъ вправо, и изъ-за разступившихся холмовъ, въ долинѣ, окруженной съ двухъ сторонъ горами, показываются монастырскія постройки. Лошади, почуявъ близость дома, прибавили шагу, и вскорѣ мы останавливаемся у крыльца монастырскаго дома-общежитія, гдѣ насъ встрѣчаютъ хозяева и приглашаютъ войти выпить стаканъ чая. Совершивъ пятиверстную прогулку пѣшкомъ и проѣхавъ больше 12 верстъ на лошадяхъ, никто не могъ пожаловаться на отсутствіе аппетита, а потому предложенный хозяевами чай, да еще съ отличными буттербродами съ семгою, пришелся какъ нельзя болѣе кстати.

Утоливъ голодъ, отправились осматривать монастырское хозяйство. Просторная, свѣтлая и весьма опрятная баня; при ней прачешная. Вода подается изъ протекающей поблизости рѣчки особымъ насосомъ. Лавка, обслуживающая не только

37198

монастырь, но и окружающую не на одинъ десятокъ верстъ мѣстность; здѣсь вы можете найти все необходимое для домашняго обихода: посуду, сапоги, платье, нитки и т. п. Скотный дворъ, разсчитанный десятка на два коровъ. Конюшня, на такое-же приблизительно количество стойлъ; трапезная, и, наконецъ, школа—самое большое одноэтажное зданіе. Помимо этихъ построекъ имѣется еще кузница, слесарная и шваленя. Всѣ зданія деревянныя, построены весьма основательно. Вездѣ царитъ безукоризненная чистота и порядокъ. Въ центрѣ, примѣрно, монастырскихъ службъ, на большомъ пригоркѣ, красуется свѣтлая, даже изящная церковь; она пристроена къ старой, оставшейся еще съ тѣхъ поръ, когда заходилъ сюда преп. Трифонъ; въ этой старой церковкѣ и покоятся его мощи. При церкви, съ правой стороны, въ особой комнатѣ устроено нѣчто въ родѣ музея. Тутъ хранится старинная деревянная церковная утварь, два ручныхъ жернова, которые преп. Трифонъ принесъ на своихъ плечахъ изъ Колы, копія грамоты Іоанна Грознаго, содержаніе коей приведено выше и другія реликвіи, связанныя съ исторіей монастыря. Осмотрѣвъ подробно церковь отправились въ школу, гдѣ къ тому времени былъ уже накрытъ обѣденный столъ.

Нельзя обойти молчаніемъ этого прекрасно оборудованнаго учрежденія. Такой школѣ смѣло могутъ позавидовать многія другія, обслуживающія центральную, несравненно болѣе культурную, полосу Россіи. Высокія, свѣтлыя комнаты; по стѣнамъ развѣшана большая, отлично исполненная коллекція географическихъ картъ и картинъ на сюжеты изъ отечественной исторіи; волшебный фонарь; библіотечные шкафы, заключающіе въ себѣ сочиненія русскихъ классиковъ и другія общеобразовательнаго значенія книги, и даже піанино. Въ позднѣйшее время монастырь обзавелся даже своей электрической станціей, и теперь освѣщается электричествомъ. Школа обслуживаетъ край на сотни верстъ, являясь единственнымъ разсадникомъ образованія въ этой глухой, отдаленной окраинѣ нашего обширнаго отечества. Только распространеніемъ просвѣщенія и можно разсчиты-

вать на цѣлесообразность всѣхъ мѣропріятій, которыя должны содѣйствовать развитію Мурманскихъ промысловъ, и избавиться наконецъ отъ обидныхъ для нашего самолюбія постоянныхъ жалобъ на экономическую зависимость нашего Сѣвера отъ маленькаго Финмаркена. Наскоро, но плотно пообѣдавъ, приходится разставаться съ милыми и радушными хозяевами. Лошади поданы. Напутствуемые добрыми пожеланіями, при наступающихъ уже сумеркахъ, трогаемся въ обратный путь.

Трифоно-Печенгскій монастырь.

Всѣ эти культурныя начинанія были сдѣланы по иниціативѣ настоятеля монастыря—архимандрита Іонафана, большого знатока края и человѣка отъ природы богато одареннаго практическимъ умомъ и большой энергіей.

Теперь только, когда вся черная работа исполнена, стали посылаться на Мурманъ экспедиціи; почву-же для нихъ несомнѣнно подготовила культурно-просвѣтительная дѣятельность монастыря.

На собранную на судахъ нѣкоторую сумму денегъ заказали въ Норвегіи рыболовный моторный ботъ, который и былъ преподнесенъ монастырю на память въ благодарность за оказанный радушный пріемъ.

---

*

Въ Печенгѣ отрядъ простоялъ шесть дней. За это время, помимо экскурсій въ монастырь, привели въ порядокъ корабли послѣ продолжительнаго и бурнаго перехода, — стрѣляли изъ мелкихъ орудій и производили разныя судовыя работы. 16-го сентября снялись съ якоря и, въ сопрожденіи „Андрея Первозваннаго“, пошли въ Кольскую губу. Небольшой, всего въ 90 миль, переходъ на этотъ разъ выдался спокойнымъ.

Солнце ярко озаряетъ своими лучами гладкую поверхность океана. Иногда, только, откуда ни возьмись, набѣжитъ небольшая туча со шквалomъ и снѣжной пургой. Мелкій замерзшій снѣгъ больно бьетъ по лицу. Минутъ чрезъ десять туча прошла, и снова весело сіяетъ солнышко.

Къ вечеру того-же дня добрались благополучно до Кольской губы.

„Цесаревичъ“ и „Слава“ свернули вправо, въ Екатерининскую гавань, а „Богатырь“ влѣво, въ бухту Тюва. При наступившей темнотѣ и разыгравшейся къ вечеру снѣжной мятели, освѣщая путь прожекторами, осторожно подошелъ крейсеръ къ приглубому, почти отвѣсному, густо заросшему лѣсомъ берегу. На якорь стали въ какихъ-нибудь ста саженяхъ отъ берега, чтобы съ утра слѣдующаго дня приняться за пополненіе запасовъ прѣсной воды. Работа эта, столь простая въ маломальски благоустроенномъ порту, здѣсь, при отсутствіи какихъ-либо удобствъ, потребовала немало труда и изобрѣтательности. Раннимъ утромъ слѣдующаго дня завели съ кормы крейсера на берегъ перлиня *), укрѣпивъ ихъ за большіе камни и деревья и осторожно подтянули корму почти вплотную къ самому берегу, какъ разъ къ тому мѣсту, гдѣ съ высоты быстро течетъ довольно полноводный ручей. На нѣкоторой высотѣ, на склонѣ, сдѣлали запруду, и въ образовавшійся затонъ опустили конецъ шланга, перекинувъ другой конецъ на судно. Послѣ долгихъ и упорныхъ трудовъ по устройству всевозможныхъ

*) Перлинь—толстая веревка.

подпорокъ, чтобы шлангъ не заламывался, ко всеобщему удовольствію работа увѣнчалась полнымъ успѣхомъ. Подъ разностью уровней вода довольно сильной струей потекла въ систерны крейсера. Столь необычайный способъ пріемки воды заинтересовалъ всѣхъ. Каждый старается придумать что-нибудь новое, что по его мнѣнію можетъ увеличить напоръ воды и безъ того отлично дѣйствующаго импровизированнаго водопровода. А мы, забравъ съ собою легкую пробко-

Кольскій заливъ.

вую шлюпку, предприняли экскурсію вглубь берега, къ тому озеру, изъ котораго вытекаетъ ручей. Путешествіе со шлюпкой, которую приходилось втаскивать на высокій крутой берегъ, да еще между деревьями, было не изъ легкихъ. Не разъ слышались проклятія по адресу инициатора этой затѣи, но разъ дѣло начато, и до конца пути осталось нѣсколько только десятковъ саженъ, нельзя-же возвращаться обратно. Наконецъ всѣ препятствія превзойдены. Мы на ровномъ мѣстѣ, и шлюпка спущена на воду. Небольшое мелкое озеро, поросшее мѣстами камышемъ, не оправдало нашихъ надеждъ; обьѣхавъ его кругомъ и взорвавъ нѣсколько пироксилино-

выхъ патроновъ въ водѣ, не поймали ни одной рыбы. Усталые, голодные, вернулись на крейсеръ, гдѣ къ этому времени былъ принятъ уже полный запасъ воды.

Завтра предстоитъ интересный походъ на пароходѣ „Андрей Первозванный“ въ Мотовскій заливъ. На пароходѣ будутъ демонстрироваться всевозможные приборы для измѣренія большихъ глубинъ, температуры, плотности воды и т. п., а также ловля рыбы при помощи трала, практикующаяся въ Нѣмецкомъ морѣ на Доггеръ-банкѣ. Приглашены всѣ желающіе. Стоитъ-ли говорить, что таковыхъ набралось весьма солидное количество?

Вставъ на другой день рано утромъ и забравъ съ собою провизіи на цѣлый день, въ 6-мъ часу утра на паровомъ катерѣ, при не наступившемъ еще разсвѣтѣ, отправились въ Екатерининскую гавань—мѣсто стоянки „Андрея Первозваннаго“. На пароходѣ, къ моменту съемки съ якоря, собралось изрядное количество пассажировъ-офицеровъ и гардемаринъ отряда. Вѣтренная и пасмурная погода нарушаетъ удовольствіе прогулки. Встрѣчная громадная зыбь неистово раскачиваетъ маленькій пароходъ. Многіе ворчатъ и сожалѣютъ, что отправились въ эту экспедицію. Вмѣсто „partie de plaisir“, да вдругъ такая жестокая трепка. Но вотъ пароходъ вышелъ изъ губы и свернулъ влѣво, въ Мотовскій заливъ, защищенный съ сѣвера полуостровомъ Рыбачій. Качка постепенно утихла, и началась демонстрація всевозможныхъ измѣрительныхъ приборовъ. Демонстрировались лоты *), батометры **), измѣрялись плотность и температура воды на разныхъ глубинахъ. По окончаніи измѣреній стали готовить къ дѣйствію тралъ, который представляетъ изъ себя очень прочную мѣшкообразную сѣть, кончающуюся мотней. По сторонамъ ея укрѣплены два окованные желѣзомъ змѣя, отъ которыхъ идутъ стальные тросы-буксиры на палубу парохода. Застопоривъ машину, спустили тралъ за бортъ и,

---

*) Лотъ,—приборъ для измѣренія глубинъ моря.

**) Батометръ—приборъ для добыванія воды съ различныхъ глубинъ.

давъ малый ходъ, медленно стали выпускать за корму буксирные концы. Тралъ, дойдя до дна, волочится по нему; змѣи-же не даютъ ему сложиться. Тралъ продержали подъ водой, идя по одному курсу, около часа, затѣмъ помощью спеціальной паровой лебедки втащили на палубу. Въ мотнѣ собралось все то, что за это время тралъ успѣлъ захватить, волочась по дну. Тутъ была треска самыхъ разнообразныхъ размѣровъ, начиная отъ полуфунта и до двадцати фунтовъ; морскіе ерши, окуни, скаты, ежи, звѣзды и т. д. Въ общемъ всей живности вытащено было около 6 пудовъ, что считается по словамъ капитана парохода очень неудачнымъ уловомъ.

Пароходъ научно-промысловой экспедиціи „Андрей-Первозванный“ представляетъ изъ себя точную копію тѣхъ безчисленныхъ пароходовъ-траулеровъ, которые занимаются ловлей рыбы на Доггеръ-банкѣ. Судно длиной 150 футъ и съ осадкой 12 — 14 футъ, снабжено паровымъ двигателемъ, дающимъ ему возможность передвигаться со скоростью до 10—11 узловъ. Благодаря устройству спеціальной лебедки на кормѣ парохода, всѣ манипуляціи съ тяжелымъ траломъ производятся при помощи всего 4 — 5 человѣкъ. За каждый рейсъ такой траулеръ, промышляющій въ Нѣмецкомъ морѣ, вылавливаетъ рыбы на сумму отъ 5 до 15 тысячъ рублей. Какую-же выручку можно получить съ такого парохода у насъ, на сѣверѣ, гдѣ рыбы неизмѣримо больше чѣмъ на Доггеръ-банкѣ?

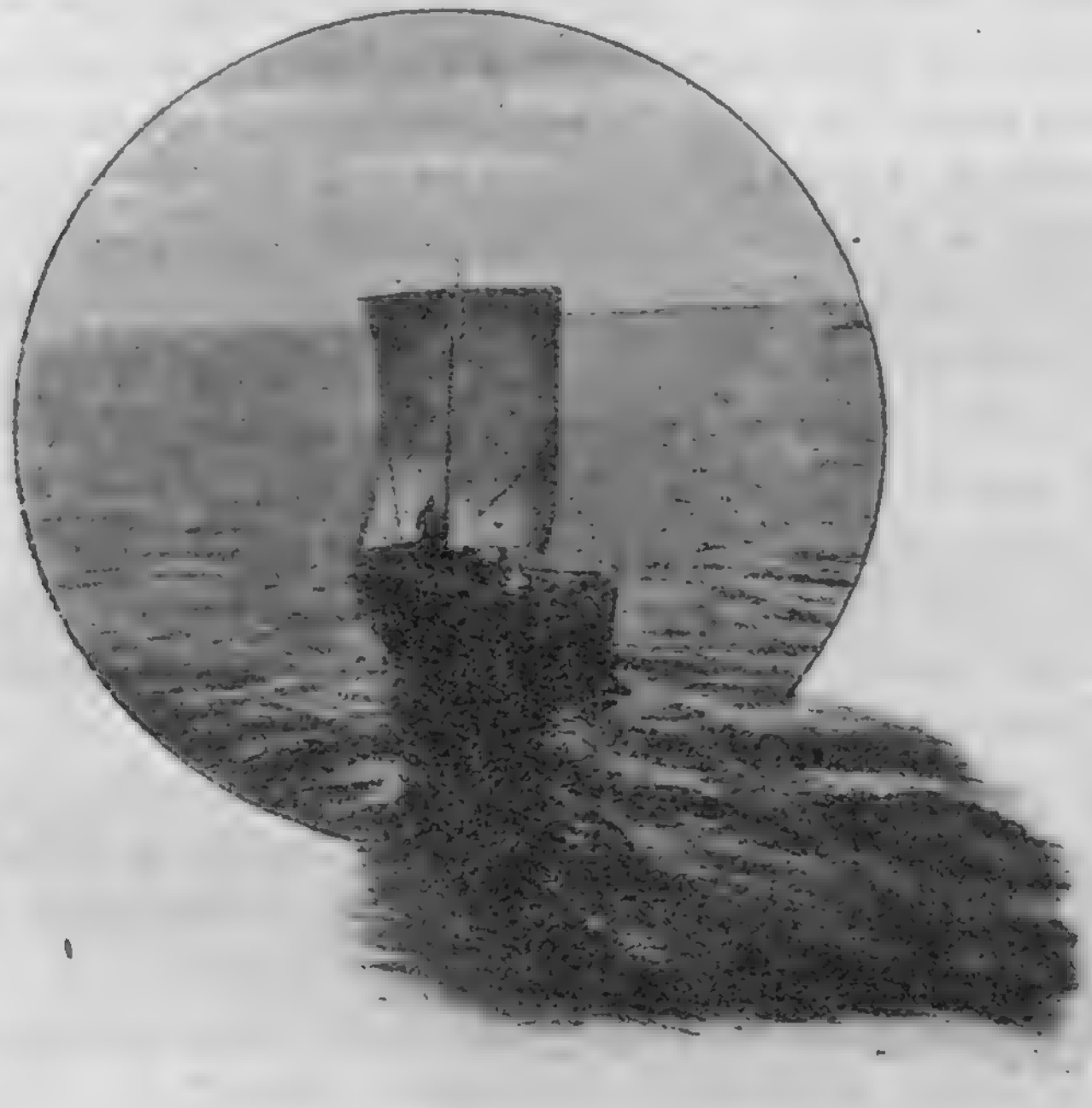
Но ловля рыбы такимъ способомъ среди поморовъ на Мурманѣ не распространена, къ сожалѣнію, совершенно. До сихъ поръ практикуется самый первобытный способъ промысла съ небольшихъ шнякъ и елъ, не могущихъ выходить далеко въ море. Смѣло можно сказать, что современный мурманскій промыселъ протекаетъ въ тѣхъ-же самыхъ условіяхъ, какъ и столѣтія тому назадъ. Онъ имѣетъ примитивный кустарный характеръ въ отличіе отъ чисто промышленнаго, цѣлесообразнаго и широко поставленнаго способа промысла хотя-бы у нашихъ сѣверныхъ сосѣдей—норвежцевъ. Ловъ рыбы производится съ убогихъ безпалуб-

ныхъ промысловыхъ судовъ, самодѣльной постройки, преимущественно шнякъ и ель.

Шняка представляетъ собою грубое безпалубное гребное судно, поднимающее отъ 200 до 300 пудовъ груза. Ела — также безпалубное гребное судно, но болѣе легкое на ходу, особенно подъ парусами. Кромѣ шняки и елы, встрѣчаются еще карбасы, мало чѣмъ отличающіеся по своей конструкціи отъ первыхъ двухъ видовъ промысловыхъ судовъ. Работа на этихъ судахъ требуетъ отъ промышленниковъ невѣроятной затраты физической силы. Только упорство и закаленность, выработанныя вѣками, заставляютъ нашихъ поморовъ пренебрегать всѣми неудобствами и рискомъ для жизни. Немаловажную, конечно, роль играетъ и дешевизна этихъ примитивныхъ судовъ по сравненію съ судами болѣе совершеннаго типа.

Ловится треска, а также и остальная рыба, на Мурманѣ на крючковую снасть, называемую „ярусъ“. Ярусъ достигаетъ 5—8 верстъ длины и представляетъ собою длинную веревку толщиной около дюйма. На нѣкоторомъ разстояніи къ ней прикрѣпляютъ, на короткихъ пеньковыхъ подвѣскахъ—„форшняхъ“, крючки. Крючки наживляютъ мелкой рыбешкой: селедкой, мойвой, а иногда и просто червями. Выѣзжая въ море на промыселъ верстъ за 20 и больше отъ берега, промышленники выбрасываютъ ярусъ въ воду на глубинѣ 90—180 саженъ. На поверхности воды плаваютъ поплавки—„кубасы“, соединенные съ ярусомъ особымъ концомъ. Поставленный ярусъ остается въ водѣ часовъ 6—8. Промысловое судно въ это время находится тутъ-же, поблизости. По истеченіи указаннаго срока, ярусъ постепенно извлекается изъ воды, а пойманая рыба снимается съ крючковъ и сбрасывается на дно судна. Зачастую, при начинающемъ свѣжѣть вѣтрѣ, промышленники, во избѣжаніе утраты яруса, принуждены извлекать его ранѣе опредѣленнаго срока и скорѣе уходить въ становище. Нерѣдко ярусы остаются въ морѣ на цѣлыя сутки, а часто промышленники и совсѣмъ теряютъ ихъ.

Промышляетъ на каждомъ суднѣ 3—4 человѣка, между которыми строго разграничены обязанности: „корщикъ“— кормовой, старшина, „весельщикъ“, „тяглецъ“, „наживляльщикъ“. Участвуютъ въ промыслахъ и дѣти—мальчики лѣтъ 10—12, называемые „зуями“. Зуи несутъ обязанности поваровъ, и помогаютъ наживляльщикамъ. Пойманная рыба чистится по пути съ промысла, или въ самомъ становищѣ.



Шняка на промыслѣ.

Количество улова зависитъ отъ цѣлаго ряда причинъ: времени года, мѣста промысла, продолжительности пребыванія яруса въ водѣ и т. д.. Въ зависимости отъ указанныхъ причинъ, уловъ колеблется отъ 10—25 пудовъ до 100—150 пудовъ и больше. Рыба сдается на берегу скупщикамъ, укладывается и засоливается въ трюмахъ парусныхъ судовъ, транспортирующихъ ее въ Архангельскъ, или одинъ изъ бѣломорскихъ портовъ, или-же солится въ баки.

Рутина и невѣжество до сихъ поръ не позволяютъ примѣнять болѣе совершенные способы засолки рыбы, практикующіеся уже давнымъ давно въ другихъ государствахъ. Рыба плохо очищается отъ посторонней грязи, не промывается и скверно засоливается по причинѣ недостатка соли, доставляемой на Мурманъ главнымъ образомъ изъ Англіи, и притомъ очень невысокаго качества. Эта соль, извѣстная здѣсь подъ именемъ „ливерпульки“, содержитъ въ себѣ чистой соли, т. е. хлористаго натра, всего до 60%; остальное-же—примѣси и химическія соединенія, придающія мясу рыбы горькій вкусъ. Засоленая такою солью треска скоро подгниваетъ и издаетъ специфическій гнилостный запахъ, который у насъ считаютъ присущимъ этой рыбѣ, на самомъ-же дѣлѣ совершенно не свойственный ей. Соляной вопросъ, равно какъ и посолка рыбы, на Мурманѣ не новы. Въ 1723 году еще императоръ Петръ Великій, обративъ вниманіе на улучшеніе способа засолки и приготовленія трески на Мурманѣ, разрѣшилъ иностранцамъ привозить безпошлинно соль, и одновременно, для ознакомленія русскихъ промышленниковъ съ лучшей засолкой рыбы, были выписаны изъ Голландіи спеціальные посольщики. Несмотря на заботы Великаго Преобразователя Россіи и современныя старанія нашей научно-промысловой экспедиціи убѣдить промышленниковъ въ необходимости перейти къ болѣе совершенному способу посолки для ихъ-же выгоды, до сихъ поръ не удалось побѣдить рутину.

Кромѣ яруснаго лова на Мурманѣ существуетъ еще, правда въ незначительныхъ размѣрахъ, такъ называемый „удебный“ ловъ трески. Орудіемъ удебнаго, или поддевнаго лова служитъ уда, состоящая изъ крѣпкой тонкой бичевы длиною въ 100—150 сажень, на концѣ которой укрѣпленъ крючекъ съ грузомъ. Ловъ состоитъ въ порывистомъ поддергиваніи улы, крючекъ которой вонзается въ рыбу куда попало. Промыселъ трески сѣтью съ мелкихъ промысловыхъ судовъ на Мурманѣ совершенно не практикуется.

Большинство промышленниковъ работаетъ на „хозяевъ“, забирая отъ нихъ въ теченіе зимы разные жизненные продукты въ счетъ предстоящаго промысла. Обычно владѣлецъ промысловаго судна и рыболовныхъ принадлежностей подыскиваетъ себѣ 3—4 человѣкъ, не имѣющихъ промысловаго снаряженія, при чемъ вмѣсто жалованья, по уговору, обязывается за работу отдать имъ нѣкоторую часть изъ промысла, за вычетомъ разумѣется забраннаго у него зимой. Такой кредитъ совершается, конечно, на крайне невыгодныхъ для ловцовъ условіяхъ.

Ела на промыслѣ.

Орудія промысловаго снаряженія: снасти, грузы, крючки и т. п. идутъ на Мурманъ преимущественно изъ Норвегіи.

Познакомившись на „Андреѣ Первозванномъ“ съ современнымъ продуктивнымъ способомъ ловли рыбы и услыхавъ о вышеописанныхъ, первобытныхъ способахъ, практи-

кующихся на всемъ побережьи, невольно задашь себѣ вопросъ, неужели-же это серьезный промыселъ, а не пустая, но очень опасная забава, не могущая, конечно, дать Россіи должнаго количества дешеваго и питательнаго продукта; а между тѣмъ воды Мурмана чрезвычайно богаты.

Суровыя условія плаванія въ открытомъ бурномъ морѣ съ одной стороны и легкія безпалубныя промысловыя суденышки съ другой,—побудили Главное Правленіе Общества Спасанія на водахъ организовать должную помощь промышленникамъ.

Въ январѣ 1902 г. было положено основаніе возникновенію въ водахъ Мурманскаго побережья дѣла спасенія утопающихъ. Проектъ этой дѣятельности былъ разработанъ по образцу таковой-же въ Норвегіи, гдѣ дѣло спасенія оборудовано съ помощью ботовъ-крейсеровъ.

Два такихъ судна были заказаны въ Норвегіи въ 1902 г. Колинъ-Арчеру—конструктору спасательныхъ норвежскихъ ботовъ и Фрама, на которомъ Ф. Нансенъ совершилъ свою полярную экспедицію. Оба крейсера однотипны; построены изъ дерева. Длина ихъ—50′, ширина—16′3; водоизмѣщенія 45,5 тонны; площадь парусности 1250 кв. футъ. Оба судна въ промысловое время крейсируютъ въ водахъ побережья Мурмана, оказывая помощь терпящимъ бѣдствіе и отбуксировывая шняки и елы къ берегу.

Дѣятельность крейсеровъ-ботовъ начинается обычно въ началѣ мая и безъ перерыва продолжается до конца сентября—начала октября.

Убравъ сѣть-тралъ, вернулись въ Екатерининскую гавань, куда уже пришелъ „Богатырь“ изъ бухты Тюва.

Въ 1894 г. въ глубинѣ незамерзающей Екатерининской гавани былъ основанъ городъ Александровскъ, который по первоначальному проекту долженъ былъ стать конечнымъ пунктомъ проектировавшейся тогда желѣзной дороги. Въ краевой и спеціальной печати тогда-же говорилось много не въ защиту этого новаго города (удаленность отъ океана на 30 верстъ, ничтожная водная площадь, малая береговая

полоса, доступность NW-хъ вѣтровъ, отсутствіе мола и проч.). Громадная энергія и большія денежныя средства, затраченныя на созданіе этого порта, смѣло можно сказать, пропали даромъ. Городъ, не успѣвъ расцвѣсти, уже отцвѣлъ. Когда-то, и не очень давно, здѣсь былъ устроенъ и водопроводъ, передѣланный теперь въ загородку къ шоссе, и электрическое освѣщеніе, теперь угасшее, и дековилька, теперь разрушившаяся и проч.. Большой знатокъ края,

Спасательный крейсеръ.

инженеръ Жилинскій, отзывается объ этомъ городѣ такъ: — „Если за все время 15-ти лѣтняго существованія Александровска оттуда не вывезено ни одного пуда груза, не говоря уже о томъ, что онъ удаленъ отъ промысловъ и не играетъ рѣшительно никакой роли въ промысловой жизни Мурмана, то отъ него ровно и впереди ничего не ожидается".

Екатерининская гавань, гдѣ теперь стоитъ нашъ отрядъ, представляетъ изъ себя длинную, извилистую, узкую бухту съ почти отвѣсными приглубыми берегами. Въ глубинѣ ея расположенъ г. Александровскъ—административный центръ края, насчитывающій до 500 жителей, состоящихъ преимущественно изъ чиновничьяго сословія. По причинѣ своей

узкости и значительной глубины, гавань не можетъ служить хорошимъ убѣжищемъ ни для большихъ, ни для малыхъ судовъ. Высокіе неприступные берега не позволяютъ устроить здѣсь удобнаго торговаго порта. Незначительный по величинѣ кусокъ берега въ глубинѣ бухты, гдѣ расположенъ городъ, сравнительно еще ровный и не такой высокій, но и тутъ повсюду видны слѣды подрывныхъ работъ. Деревянные домики разбросаны въ безпорядкѣ на значительномъ разстояніи другъ отъ друга. Въ городѣ имѣется клубъ, гдѣ по случаю прихода отряда были устроены танцы.

19-го сентября, въ 10-мь часу утра, снялись съ якоря и вышли въ Кольскую губу. „Цесаревичъ“ отправился въ Тюву наливаться водой, а „Слава“ и „Богатырь“ въ Колу. Черезъ $2^1/_2$ часа пути по извилистой Кольской губѣ, стали на якорь у поселка Анна Корга.

Время основанія Колы неизвѣстно. Вѣроятно оно совпадаетъ съ появленіемъ въ Лапландіи первыхъ русскихъ поселеній въ X вѣкѣ. Ея мѣстоположеніе имѣло въ свое время большое значеніе, такъ какъ, удаленная отъ океана на 50 верстъ вглубь материка и расположенная при сліяніи двухъ рѣкъ—Туломы и Колы, куда по мелководью трудно подойти, Кола была защищена отъ внезапныхъ набѣговъ враговъ, имѣя въ то-же время свободный выходъ въ океанъ.

Покрытые сосновыми лѣсами берега рѣкъ доставляли матеріалъ для построекъ, а луга давали пищу домашнему скоту. Кола развивалась самостоятельно, и удивительная живучесть ея лучше всего доказываетъ, что непривѣтливые издали берега океана, даже при самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ, могутъ служить источникомъ сравнительнаго благосостоянія.

Въ старину Колу обижали шведы, въ XIX вѣкѣ ее жгли англичане, но она отбивалась отъ нападеній, жители снова возвращались, и городъ продолжалъ существовать.

Прежде Кола называлась волостью. Въ 1550 году сюда ссылали преступниковъ, и селеніе звалось острогомъ. Въ 1553 г. новгородскій архіепископъ Макарій соорудилъ въ Колѣ первую церковь.

Въ XVII ст., въ смутное время, Кола терпѣла нападенія отъ шведовъ, и въ 1664 г. сюда были присланы 100 стрѣльцовъ. Въ 1780 г. Кола получила названіе города и была причислена ко вновь учрежденной Архангельской губ. Въ 1792 г., во время шведской войны, былъ присланъ комендантъ, названный городничимъ, и управленіе было приравнено къ уѣзднымъ городамъ, что остается и теперь.

г. Александровскъ. Пристань.

Въ 1800 г., во время разрыва съ Англіей, всѣ пушки укрѣпленій Колы были свезены въ Соловецкій монастырь, а деревянная крѣпостная стѣна обратилась въ простую ограду. Въ 1809 г., остановившись въ Екатерининской гавани, англичане подошли къ городу на двухъ шлюпкахъ и сожгли нѣсколько строеній и судовъ. Подобное же нападеніе они сдѣлали и во время Севастопольской кампаніи послѣ бомбардировки Соловецкаго монастыря. Цвѣтущаго состоянія Кола достигла въ прошломъ столѣтіи, во время откупа сѣверныхъ промысловъ гр. Шуваловымъ. Въ 1710 г. она дала 250 матросовъ для зарождавшагося русскаго флота, и еще въ царствованіи Елизаветы Петровны сюда ежегодно приходило нѣсколько иностранныхъ судовъ. Съ прекращеніемъ откупа, Кола начала бѣднѣть, и, чтобы не умереть съ голода, многіе жители переселились въ Архангельскъ, отправившись на лодкахъ по морю цѣлыми семействами.

Число жителей Колы указывается въ 1788 г.—417 душъ, не считая женщинъ. По описанію Литке, въ двадцатыхъ годахъ прошлаго столѣтія жителей обоего пола было около 800 человѣкъ. Улицы были чистыя и мощенныя досками. Чиновники и купечество водили между собою знакомство, собираясь по вечерамъ на партію бостона или вистá, толкуя о происшествіяхъ въ Новомъ Свѣтѣ, въ Греціи и у англичанъ. До основанія Александровска (1894 г.) Кола являлась административнымъ центромъ $11^1/_2$ милліоннаго пространства десятинъ Кольскаго полуострова Мурманскаго побережья.

Сразу-же по постановкѣ на якорь, съ судовъ отвалили на берегъ шлюпки съ желающими посмотрѣть на старый, заброшенный теперь городъ. Идти пришлось довольно долго такъ какъ, благодаря мелководью, суда стали на якорь далеко отъ города. Около часу продолжалось путешествіе на шлюпкахъ. Маленькіе, одноэтажные, покосившіеся и почернѣвшіе отъ времени, домики близко прижались другъ къ другу, образуя узкія, кривыя улицы. Деревянная-же церковь, возлѣ которой, въ небольшомъ полисадничкѣ, лежатъ двѣ старинныя пушки и нѣсколько ядеръ. Какъ то, такъ и другое представляетъ изъ себя нѣкоторый историческій интересъ. Какъ извѣстно, въ 1854 г., во время крымской кампаніи, англійская эскадра, придя на Мурманъ, бомбардировала безрезультатно Колу. Эти пушки и ядра и были послѣ того найдены гдѣ-то въ окрестностяхъ города.

Пройдя по улицамъ и заглянувъ въ единственную убогую лавчонку, зашли на почту. Кто посылалъ домой телеграммы, кто письма. Разговорились съ начальникомъ конторы объ условіяхъ жизни въ этомъ заброшенномъ городѣ. Въ разговорѣ, между прочимъ, почтмейстеръ сообщилъ намъ, что всѣ опущенныя въ кружку письма придутъ по назначенію не раньше какъ черезъ два мѣсяца. Такое письмо, адресованное изъ Колы въ Петроградъ, лежитъ передо мною сейчасъ. Опущено оно въ кружку, какъ значится на штемпелѣ, 19-го сентября; двинулось въ путь изъ Колы 21-го ноября и наконецъ, пришло въ Петроградъ 6-го декабря. Не

правда ли скоро! Этому клочку бумаги пришлось проѣхать не такъ уже много,—всего около 1400 верстъ по прямому направленію. Отчего-же шло оно такъ долго? Въ началѣ сентября прошелъ послѣдній пароходъ, поддерживающій сообщеніе между становищами Мурманскаго побережья и Архангельскомъ, и теперь край оторванъ отъ всего міра до наступленія зимы, когда установится санная дорога.

г. Кола.

„Вотъ наладится хорошій санный путь, тогда и пойдутъ ваши письма въ Норвегію"—порадовалъ насъ начальникъ конторы. Есть-же еще на свѣтѣ такіе медвѣжьи уголки!

20-го сентября, съ наступленіемъ утренней зари, пошли на сѣверъ, къ выходу въ море. Несмотря на сентябрь мѣсяцъ, 5-ти градусный морозъ слегка пощипываетъ уши. Адмиралъ перенесъ свой флагъ на „Богатырь", который по выходѣ въ океанъ долженъ зайти въ одно изъ самыхъ больших и людныхъ въ промысловый періодъ становищъ—Териберку; броненосцы-же въ это время будутъ опредѣлять девіацію. Выйдя изъ губы, свернули вправо и, пройдя узкимъ проливомъ между материкомъ и островомъ Кильдинъ, скоро стали на якорь въ бухтѣ Териберка, въ глубинѣ коей и расположено становище. Сейчасъ уже промыселъ кончился, и поморы уѣхали въ началѣ сентября на пароходѣ въ Архан-

гельскъ. Становище замерло до слѣдующаго сезона. Ветхія, покосившіяся на сторону, лачуги забиты досками. Но, Боже мой, что это за жилища! Не вѣрится, что человѣкъ въ состояніи мириться съ такой ужасающей обстановкой; вѣдь это положительно собачьи конуры, а никакъ не человѣческое жилье.

„Живутъ, ничего“—со вздохомъ отвѣчаетъ сопровождающій насъ почтово-телеграфный чиновникъ;—„а кому не достанетъ мѣста въ избахъ, такъ тотъ все лѣто такъ и валяется подъ своимъ карбасомъ“,—добавляетъ онъ.

Поморы изъ Архангельска и другихъ бѣломорскихъ населенныхъ пунктовъ въ маѣ мѣсяцѣ пріѣзжаютъ сюда на промыселъ съ первымъ рейсомъ архангельскаго парохода и промышляютъ до начала сентября. Сейчасъ въ становищѣ осталось всего съ десятокъ постоянныхъ его обитателей: священникъ съ семьей, почтово-телеграфный чиновникъ, 2—3 колониста, да нѣсколько человѣкъ команды спасательныхъ ботовъ. И эти люди, отрѣзанные въ полномъ смыслѣ слова отъ всего міра въ теченіе 8—9 мѣсяцевъ, проводятъ здѣсь длинную полярную зиму съ безконечной тьмой, жестокими вьюгами и снѣжными заносами.

Въ настоящее время колонія Териберка, вмѣстѣ со становищемъ, напоминаетъ небольшой городокъ. Въ ней имѣются двѣ церкви, больница Краснаго Креста, почтово-телеграфная контора и нѣсколько факторій, на которыхъ вырабатывается рыбій жиръ. Это естественный портъ и самостоятельно развивающійся русскій поселокъ. Если ростъ этой колоніи будетъ идти такимъ-же темпомъ, то она скоро превратится въ центръ всего Мурмана, особенно если сюда проведутъ вѣтку желѣзной дороги.

Жители Териберки, кромѣ морскихъ промысловъ и выдѣлки рыбьяго жира, занимаются также оленеводствомъ и ловлей семги у грандіознаго Териберскаго водопада, находящагося верстахъ въ 10 отъ становища.

Въ 4-мъ часу дня крейсеръ снялся съ якоря и пошелъ къ острову Кильдину на присоединеніе къ остальнымъ су-

дамъ. Къ 6-ти часамъ вечера были уже у юго-западной оконечности его, гдѣ стояли на якорѣ наши броненосцы.

Островъ Кильдинъ, состоя изъ красноватыхъ сланцевъ первозданныхъ породъ, рѣзко отличается отъ сѣрыхъ гранитныхъ скалъ материка и представляетъ на Мурманѣ единственный по своей красотѣ и оригинальности видъ, поднимаясь изъ океана отвѣсной стѣной въ 16 верстъ длиною.

Становище Териберка.

Теперь островъ пустынепъ, но еще въ XVI столѣтіи здѣсь было русское селеніе. Сравнительно недавно на островѣ существовало рыбачье становище Соловецкаго монастыря, сожженное до основанія англійскимъ крейсеромъ во время разрыва съ Англіей въ началѣ XIX столѣтія.

Теперь на песчаномъ побережьѣ Кильдина виднѣется около пролива единственный деревянный домъ.

Вельботъ, на которомъ поѣхали на берегъ адмиралъ съ нѣсколькими офицерами, имѣетъ возможность пристать въ небольшой искусственно огороженной гавани не прямо къ берегу, а къ деревянной прочно построенной пристани. Тутъ

стоитъ нѣсколько промысловыхъ судовъ и среди нихъ большой моторный ботъ. Неподалеку отъ пристани основательный, крытый черепицей, деревянный домъ; возлѣ него на просторномъ, обнесенномъ заборомъ дворѣ, на особыхъ жердяхъ, въ порядкѣ развѣшаны рыболовныя снасти. Это единственное теперь на Кильдинѣ угодье принадлежитъ норвежскому колонисту Эриксону, промышляющему здѣсь не одинъ десятокъ лѣтъ. Вышедшій намъ навстрѣчу хозяинъ проситъ зайти къ нему; онъ говоритъ немножко по-англійски. Внутренность дома рѣзко отличается отъ только что видѣннаго въ Териберкѣ. Вошли мы въ высокую свѣтлую комнату съ большой печью, на манеръ нашей русской, въ углу. Безукоризненно выкрашенный полъ блеститъ какъ зеркало. Мебель, занавѣси, картины по стѣнамъ сами говорятъ о степени культурности обитателей.

Посѣщеніемъ Кильдина закончилось плаваніе по Мурманскому побережью. Въ 7-мъ часу вечера, по возвращеніи съ берега адмирала и офицеровъ, отрядъ снялся съ якоря и взялъ курсъ на норвежскій портъ Вардэ. Передъ уходомъ изъ Териберки начальникомъ отряда контръ-адмираломъ Бостремомъ, на имя морского министра, была послана слѣдующая телеграмма: „Заходомъ въ Териберку закончилъ посѣщеніе Мурманскаго берега. Выхожу сегодня въ Вардэ. Счастливъ, что удалось осуществить давнишнее желаніе познакомить личный составъ съ единственнымъ незамерзающимъ русскимъ моремъ. Населеніе привѣтствовало нашъ приходъ, какъ начало новой эры для Сѣвера Россіи". *Бостремъ.*

Вотъ что пришлось увидѣть и услышать на нашей далекой окраинѣ. Поверхностный обзоръ, при кратковременномъ пребываніи у береговъ Студенаго моря, не далъ къ сожалѣнію возможности глубже познакомиться съ жизнью края. Съ достовѣрностью однако можно утверждать, что какъ громадныя рыбныя богатства Сѣвера, такъ и ископаемыя, не

утилизируются должнымъ образомъ по многимъ причинамъ, о коихъ скажемъ дальше. Богатѣйшій край прозябаетъ, ожидая проведенія сюда желѣзной дороги, которая связала-бы его съ общей рельсовой сѣтью. Безъ нея Мурманъ заглохнетъ окончательно и станетъ ареной дѣятельности иностранныхъ предпринимателей, которые, кстати сказать, и теперь безцеремонно пользуются нашими рыбными и звѣриными богатствами.

Въ 1870 году еще было обращено вниманіе на необходимость охраны нашихъ звѣриныхъ и рыбныхъ промысловъ, какъ на Мурманѣ, такъ и на Новой Землѣ. Съ 1893 года Морское Министерство стало посылать сюда для этой цѣли крейсера.

Въ первый-же годъ крейсеръ „Наѣздникъ“ задержалъ у Іоканскихъ о-въ 6 норвежскихъ промысловыхъ яхтъ, на которыхъ были найдены шкуры тюленей, убитыхъ по всѣмъ признакамъ у нашихъ береговъ. По разборѣ дѣла, Кольскій мировой судья призналъ шкиперовъ 4-хъ яхтъ виновными въ истребленіи звѣря въ раіонѣ территоріальныхъ водъ и приговорилъ ихъ къ штрафу.

Охрана побережья существовала вплоть до 1914 года, но надо признаться, что дѣйствительной она никогда не была; охранное судно не обладало должной скоростью хода и не могло одно обслуживать столь большого раіона.

Наступившая въ 1914 году Европейская война сразу подвинула впередъ вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги на Мурманъ, когда сѣверные порты сдѣлались единственной отдушиной, черезъ которую Россія могла получать нужные ей припасы, снаряженіе и снабженіе отъ союзниковъ. Въ силу этихъ обстоятельствъ, какъ извѣстно, мы обзавелись новой дорогой, связавшей далекую сѣверную окраину съ центромъ страны. Умѣстно будетъ отмѣтить, что вопросъ о проведеніи Вытегро-Онежской желѣзной дороги, какъ связующаго звена между Бѣлымъ моремъ, Маріинской системой и Петроградомъ, возникъ впервые въ 1871 г., а именно: 4 ноября крестьянинъ Архангельской губерніи Василій Во-

робьевъ получилъ разрѣшеніе на производство изысканій. Изысканія закончились къ концу 1872 г., но разрѣшенія на постройку дороги дано не было.

Въ 80-хъ годахъ возникъ вопросъ, гдѣ долженъ быть главный военный портъ—въ Либавѣ или на Мурманѣ.

Докладъ Олонецкаго губернатора Конкевича о значеніи для Россіи Мурманскихъ портовъ, относящійся къ 1889 г., двинулъ дѣло впередъ. Въ слѣдующемъ 1890 г. для производства изысканій на Мурманъ командируется капитанъ 2 ранга Ивановъ; въ 1894 году Министръ Финансовъ С. Ю. Витте и инженеръ Риппасъ; въ 1896 г. адмиралъ Сиденснеръ и, наконецъ, въ 1897 г. на крейсерѣ „Алмазъ"—адмиралъ Дубасовъ.

Общество Судоходства организовало научно-промысловую экспедицію, работавшую на Мурманѣ съ 1898 по 1907 г.

С. Ю. Витте, посѣтивъ Мурманское побережье, представилъ обширный докладъ, но, увы, реальнаго ничего не произошло. Единственно что было сдѣлано,—это перенесеніе административнаго центра изъ Колы въ Екатерининскую гавань, гдѣ въ 1894 г. былъ основанъ уѣздный городъ Александровскъ.

Съ этого времени вопросъ о проведеніи желѣзной дороги на Мурманъ переходитъ на обсужденіе въ Комиссію по проведенію желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ Россіи съ указаніемъ на необходимость устройства на Мурманскомъ берегу военнаго порта. Изъ высказанныхъ въ этой комиссіи мнѣній заслуживаетъ вниманія разъясненіе представителя Министерства Финансовъ д. с. с. Романова, который говоритъ:—„значеніе Мурмана заключается въ его прекрасныхъ природныхъ гаваняхъ, которыя лежатъ у открытаго океана и всю зиму не замерзаютъ. Благодаря теплому экваторіальному теченію, климатъ Мурманскаго побережья сравнительно мягокъ; на всемъ протяженіи отъ Іоканскихъ о-вовъ и до границы Норвегіи берегъ зимою чистъ отъ льда, и поморы въ теченіе всей зимы ходятъ на своихъ елахъ въ Норвегію; длинныя полярныя ночи не препятствуютъ ни мореходству, ни мор-

скимъ промысламъ, такъ какъ даже въ этотъ періодъ времени, отъ 11 до 1 часу дня, достаточно свѣтло, а въ остальное время недостатокъ дневного свѣта въ значительной степени замѣняется частыми и яркими сѣверными сіяніями. При сочетаніи такихъ благопріятныхъ условій и при близости Мурманскаго берега къ Западной Европѣ, нельзя не дорожить тѣми исключительными выгодами, которыя онѣ представляютъ для удовлетворенія потребностей нашего мореходства.

Продолженіе нашей рельсовой сѣти до одной изъ незамерзающихъ гаваней на Мурманскомъ берегу обезпечило-бы безпрепятственный, въ теченіе круглаго года находящійся въ полной власти одной Россіи, путь къ открытому океану, а, слѣдовательно, и къ берегамъ Западной Европы. При отсутствіи такого пути, многія государственныя надобности (не говоря уже про военное, но даже и въ мирное время) могутъ остаться неудовлетворенными, напротивъ, наличность такого пути можетъ обезпечить Россіи весьма существенныя выгоды“..*)

По вопросу о конечномъ пунктѣ желѣзной дороги Комиссія, послѣ долгихъ преній, окончательно остановилась на Екатерининской гавани, въ виду принятаго правительствомъ рѣшенія перенести туда административный центръ Кольскаго полуострова.

Въ 1913 г. за постройку вѣтки на Петрозаводскъ взялось вновь образованное для сего Общество Олонецкой желѣзной дороги.

Закрытіе всѣхъ нашихъ западныхъ портовъ, а также и Дарданелль, послужило главнымъ толчкомъ для немедленнаго проведенія Мурманской желѣзной дороги.

Въ ноябрѣ 1914 г. приступили къ окончательнымъ изысканіямъ линіи Петрозаводскъ-Кемь, и въ декабрѣ того-же года начались уже подготовительныя работы.

---

*) Мурманск. жел. дор. стр. 15 и 16.

Постройка началась съ такимъ расчетомъ, чтобы къ 1916 г. линія Петрозаводскъ-Сорокская бухта уже функціонировала-бы. Къ невѣроятнымъ трудностямъ, какія пришлось преодолѣвать при постройкѣ дороги, надо отнести обиліе болотъ. На всей линіи Петрозаводскъ-Мурманскъ, протяженіемъ 987 верстъ, около 250 верстъ проложено по болотамъ.

Работы по укладкѣ рельсоваго пути начались въ августѣ 1915 г. Такимъ образомъ, большое число работъ производилось въ холодное время года, при температурѣ, державшейся недѣлями около—30° R и при вѣтрѣ. Незначительное число часовъ свѣтлаго времени и крайняя срочность работъ побудили администрацію строющейся дороги установить непрерывныя работы въ теченіе всей полярной ночи, освѣщая мѣста укладки пути факелами.

Въ раіонѣ работъ ни мѣстныхъ, ни пришлыхъ рабочихъ силъ не было, благодаря чему рабочій вопросъ обострялся все время до крайности. Привлечь-же ихъ изъ другихъ мѣстъ было не легко, благодаря неблагопріятнымъ климатическимъ условіямъ и обстоятельствамъ военнаго времени.

Общій контингентъ рабочихъ, достигавшій 25.000 человѣкъ, по своему племенному составу былъ крайне разнообразенъ (финны, венгры, чехи, татары, армяне, черкесы, дагестанцы, китайцы, нѣмцы и т. д.). Большія затрудненія представляла расовая вражда и религіозныя различія. Чехи не хотѣли жить съ нѣмцами. Магометане не желали ѣсть мясо убитыхъ на обыкновенной бойнѣ коровъ. Соблюдая Рамазанъ, магометане оказывались въ трагическомъ положеніи, не желая ѣсть до захода солнца, а въ сѣверныхъ широтахъ оно, какъ извѣстно, не заходитъ лѣтомъ совсѣмъ. Голодовка магометанъ принудила администрацію перевести ихъ нѣсколько южнѣе, гдѣ солнце закрывалось на нѣкоторое время лѣсомъ и горами.

И вотъ, несмотря на массу подобныхъ затрудненій, работы по прокладкѣ пути начались въ іюнѣ 1916 г., а укладка сквозного рельсоваго пути отъ Петрозаводска до Сѣвернаго Ледовитаго Океана была закончена 3 ноября 1916 г., т. е. менѣе чѣмъ въ $1^1/_2$ года.

Историческая заслуга столь скораго осуществленія постройки принадлежитъ несомнѣно сенатору А. Ф. Трепову.

Стоимость линій отъ Петрозаводска до Мурмана, протяженіемъ въ 987 верстъ, обошлась въ 180 мил. рублей.

Конечнымъ пунктомъ желѣзной дороги является Семеновская бухта, находящаяся въ восточной части Кольскаго залива. Тутъ, у этой бухты, и расположена конечная станція— „Мурманскъ", на 987 верстѣ отъ Петрозаводска. Конечная станція дороги находится въ городѣ того-же наименованія, заложенномъ 21-го сентября 1916 года.

Удобныхъ, по своимъ природнымъ условіямъ, пунктовъ для устройства океанскаго порта на Мурманскомъ берегу нѣсколько: таковыми, на востокъ отъ Кольскаго залива, являются Териберка — въ 119 верстахъ отъ Колы, и Гаврилово—въ 145 верстахъ, а на западъ, приблизительно на разстояніи 150 верстъ, — полуостровъ Рыбачій; между нимъ и материкомъ расположенъ весьма удобный для порта Мотовскій заливъ, въ который, при желаніи, можно соорудить второй проходъ, прорывъ каналъ черезъ перешеекъ, ширина коего не достигаетъ и 2-хъ верстъ.

Такимъ образомъ, временно, конечный пунктъ дороги въ достаточной степени обслужитъ край. Въ дальнѣйшемъ-же продолжить дорогу далѣе, до одного изъ вышеуказаныхъ, не представитъ большихъ затрудненій и денежныхъ затратъ.

—

И такъ, сдѣлано дѣло громадной государственной важности. Проложенъ путь къ далекой сѣверной окраинѣ, къ незамерзающему морю. Не буду касаться стратегическаго значенія этой дороги; оно извѣстно каждому. Война кончится. Что-же тогда будетъ дѣлать дорога? Какія задачи будутъ возложены на нее? Не окажется-ли она излишней, не окупающей себя, при наличіи Архангельскаго пути?

Прежде чѣмъ отвѣтить на эти вопросы, надо знать, что такое Мурманъ въ прошломъ и настоящемъ, и чѣмъ онъ можетъ стать въ ближайшемъ будущемъ.

Берега Сѣвернаго Ледовитаго океана съ давнихъ поръ уже играютъ видную роль въ исторіи нашего отечества.

Если вѣрить нѣкоторымъ иностраннымъ источникамъ, въ концѣ XVI вѣка на южный берегъ Ледовитаго океана, т. е. на Мурманъ, приходило ловить рыбу до 30 тыс. русскихъ промышленниковъ. Вполнѣ несомнѣннымъ является, что около этого-же времени русскіе господствовали въ Финмаркенѣ и собирали дань съ норвежскихъ лопарей далеко къ западу отъ Нордкапа. Въ томъ-же XVI ст. европейцы впервые узнаютъ о существованіи Колы и дѣлаютъ попытки отыскать путь въ Индію и Китай мимо сѣверныхъ береговъ Европы и Азіи (англичане и голландцы). Вскорѣ послѣ установленія Ченслеромъ торговыхъ сношеній съ Россіей, спутникъ его, Баррофъ вновь отправился для открытія сѣверо-восточнаго пути въ Индію и прибылъ въ Колу въ 1556 г. Здѣсь онъ встрѣтилъ цѣлую русскую флотилію, отправлявшуюся въ Печору для ловли моржей и тюленей.

Еще раньше русскіе промышляли моржей у береговъ Новой Земли, а съ начала XVII вѣка и до двадцатыхъ годовъ XIX вѣка они распространили свою промысловую дѣятельность къ сѣверу, т. е. къ Медвѣжьему о-ву и на Шпицбергенъ или Грумантъ, какъ онъ назывался у поморовъ, при чемъ въ концѣ XVIII столѣтія на Шпицбергенѣ число ихъ доходило до 2.200 при 270 судахъ, а на Новой Землѣ—до 1.500 человѣкъ при 118 судахъ.

Мурманскіе собственно промыслы особенно процвѣтали со средины XVI до средины XVII столѣтія; съ введеніемъ-же взиманія десятины съ промысла стрѣльцами, а также пошлины съ иностранныхъ судовъ въ 1665 г., началось быстрое ихъ паденіе. Насколько разорительною была эта система пошлинъ, видно изъ указа Петра Великаго отъ 1691 года, въ которомъ говорится: „Кольскихъ цѣловальниковъ и стрѣльцовъ на Мурманъ не посылать, такъ какъ ими чинятся великія обиды и разоренія Мурманскимъ промысламъ“.

Этимъ указомъ было положено начало тѣмъ льготамъ для Мурмана, которыми онъ пользуется и понынѣ, и съ этого времени хотя и начинается рядъ заботъ правительства о подъемѣ промысловъ, но, вслѣдствіе не всегда удачныхъ мѣръ, должный прогрессъ ихъ не былъ достигнутъ, и въ царствованіе Екатерины Великой промыслы пришли въ значительный упадокъ. Затѣмъ, со времени передачи соляного промысла въ руки компаніи гр. Шувалова (1748 г.), рыбные промыслы снова поднимаются и въ иные годы численность промышленниковъ достигаетъ 10.000 человѣкъ; но начиная съ первой половины XIX в., заботы правительства о Мурманѣ прекращаются на долгое время; между тѣмъ какъ благодаря цѣлому ряду цѣлесообразныхъ мѣръ со стороны норвежскаго правительства, развитіе Финмаркена быстро идетъ впередъ. Можно предполагать, что на упадокъ промысловъ повліяли и Наполеоновская и Севастопольская кампаніи, когда—то французскіе, то англійскіе крейсера занимались опустошеніемъ Мурманскаго побережья и каперствомъ русскихъ судовъ въ Ледовитомъ океанѣ.

Пренебреженіе къ судьбѣ Мурмана продолжалось до 1870 г., когда на всемъ громадномъ протяженіи сѣвернаго берега, кромѣ Колы съ 650 жителями, почти не существовало осѣдлаго населенія, когда не существовало ни сколько-нибудь правильнаго пароходства, почтоваго сообщенія, больницъ, суда, школъ и метеорологическихъ станцій. Все это постепенно было насаждено въ сравнительно недавнее время.

Въ географическомъ отношеніи Мурманъ — это сѣверное побережье Кольскаго полуострова, на протяженіи 1.400 верстъ отъ норвежской границы на западѣ, до далеко выдающагося въ море мыса Святой Носъ на востокѣ. Все это побережье, въ особенности въ западной его части, изрѣзано заливами и бухтами. Берега глубоко вдающихся въ материкъ бухтъ и заливовъ, защищенные отъ холодныхъ сѣверныхъ вѣтровъ, покрыты мѣстами зеленью и березнякомъ. Въ общемъ-же прибрежная полоса Сѣвернаго Ледовитаго океана представляетъ собою гранитныя скалы, торфяныя и

заболоченныя пространства, покрытыя скудной растительностью и кустарникомъ. Повсюду много ягодъ: морошки, клюквы, вороники. Животный міръ довольно разнообразенъ. Встрѣчаются бурые медвѣди, волки, лисицы, куницы, выдры и зайцы. Изъ птицъ—куропатки, тетерева, рябчики, глухари утки и гуси.

Въ глубь отъ береговой полосы по западному Мурману на 30—40 верстъ, а по восточному на 100—200 верстъ, начинаются хвойные лѣса. Край изобилуетъ озерами, рѣками и ручьями.

Климатъ Мурманскаго берега нельзя считать холоднымъ, особенно въ мѣстностяхъ, расположенныхъ по берегу. Средняя годовая температура на побережьи зимой — 8°; лѣтомъ + 8°,4 R. Теплое теченіе Гольфстрема значительно умѣряетъ зимніе холода, и особенно вліяніе его сказывается на западномъ Мурманѣ, къ берегамъ котораго онъ подходитъ ближе. Западный берегъ много теплѣе восточнаго. Вліяніе океана рѣзко сказывается на температурѣ: средняя годовая температура въ Печенгѣ, отстоящей отъ берега всего на 75 километровъ, ниже на $1^2/_3°$ чѣмъ, напримѣръ, въ прибрежной Вайда-губѣ.

Благодаря Гольфстрему почти всѣ заливы и бухты Мурмана не замерзаютъ всю зиму за исключеніемъ верховьевъ Кольскаго и Печенгскаго заливовъ, и тутъ ледъ столь тонокъ, что не представляетъ помѣхи для паровыхъ судовъ.

Но все-же, несмотря на сравнительно низкую зимнюю температуру, климатъ края надо признать суровымъ. Зимою здѣсь свирѣпствуютъ сильныя снѣжныя бури, при чемъ выпавшій снѣгъ мѣстами достигаетъ до $2—2^1/_2$ саженей глубины. Въ г. Александровскѣ, напримѣръ, въ одну ночь заноситъ дома настолько, что на утро приходится ихъ отрывать. Сильные, доходящіе часто до шторма, постоянные вѣтры, рѣзкія колебанія температуры, холодные туманы осенью и весной, длительная полярная ночь, въ теченіе которой на $1^1/_2—2$ часа въ день только бываетъ полуразсвѣтъ,—все это удручающе дѣйствуетъ на человѣка, понижая его работоспособность.

Самое темное время — періодъ сплошной полярной ночи съ 23 ноября по 9 января. Недостатокъ свѣта въ этотъ періодъ времени часто восполняется великолѣпными сѣверными сіяніями, достигающими такой силы свѣта, что при нихъ можно фотографировать.

Столь суровыя климатическія условія въ значительной мѣрѣ препятствуютъ колонизаціи этого богатаго края, населеніе коего состоитъ: изъ русскихъ, лопарей, карелъ, выходцевъ изъ Норвегіи, колонистовъ и переселенцевъ изъ Печорскаго края, ижемцевъ, зырянъ и пастуховъ—самоѣдовъ. До 1860 года богатѣйшій берегъ былъ почти не заселенъ. Съ этого-же года правительство начинаетъ предпринимать рядъ мѣръ для заселенія края, предоставляя переселенцамъ нѣкоторыя льготы. Но смотря на это колонизація идетъ медленно изъ-за тяжелыхъ условій жизни. Въ настоящее время колонистское населеніе побережья достигаетъ 3.340 человѣкъ, изъ которыхъ 46% коренныхъ русскихъ, 12% кареловъ и лопарей, 30% финновъ и 12% норвежцевъ. Живутъ колонисты въ 54 становищахъ, разбросанныхъ по берегу; всѣ они имѣютъ однообразный характеръ. Вездѣ между утесистыми скалами въ берегъ вдаются небольшіе заливы; въ равнинахъ, между горъ, низменности, на которыхъ рыбопромышленники строятъ себѣ жилища, амбары для соли, склады для рыбы и чаны для выталкиванія жира. Въ каждомъ большомъ становищѣ имѣется часовня или церковь. Большинство заливовъ совершенно не защищено отъ сѣверныхъ вѣтровъ, вслѣдствіе чего немногіе изъ нихъ только представляютъ удобства для якорной стоянки. (Изъ 54 до 20). Такія становища въ настоящее время еженедѣльно посѣщаются срочными пароходами Мурманскаго О-ва. Во многихъ большихъ становищахъ имѣются такъ называемыя факторіи или склады необходимыхъ рыбопромышленникамъ товаровъ, которые принадлежатъ Архангельскимъ купцамъ и богатымъ колонистамъ. Наибольшіе изъ нихъ—Гаврилово, Териберка, Вайдагуба.

Главное и исключительное занятіе жителей — рыбный и звѣриный промыселъ. Изъ видовъ земледѣлія культивируется въ незначительномъ количествѣ картофель, давая урожай отъ самъ 3 до самъ 6. Сборъ сѣна въ 1914 году достигалъ 150.000 пудовъ.

На лѣтнее время, со второй половины мая и до конца августа или начала сентября, сюда наѣзжаетъ значительное количество рыбопромышленниковъ—поморовъ, число коихъ доходитъ до 5000, и тогда Мурманъ оживаетъ. Закипаетъ своеобразная жизнь на морѣ и берегу.

Главный промысловой рыбой является хорошо всѣмъ извѣстная треска; ее вылавливаютъ въ водахъ Мурмана громадныя количества, измѣряемыя сотнями тысячъ пудовъ. Кромѣ трески здѣсь ловится въ изобилiи сельдь, икша, сайда, палтусъ, семга и камбала.

Къ сожалѣнію число пришлыхъ русскихъ рыбопромышленниковъ годъ отъ года уменьшается. По словамъ М. Сидорова, во времена Ломоносова, въ водахъ Мурмана промышляло до 10.000 поморовъ, которые снабжали треской не только Россію, но вывозили ее въ сосѣднюю Норвегію и даже въ такія отдаленныя страны, какъ Италія, Франція и Испанія. Теперь число промышленниковъ сократилось вдвое, и мы покупаемъ треску въ большомъ количествѣ въ Норвегіи.

По мнѣнію компетентныхъ людей рыбныя богатства Мурмана столь велики, что ими можно вполнѣ удовлетворить не только потребности сѣвера Россіи, но и внутреннiе рынки центральныхъ губерній, гдѣ рыба мало доступна даже среднему потребителю.

По единодушному отзыву тѣхъ-же лицъ, существующая эксплоатація этихъ промысловъ далеко не соотвѣтствуетъ тѣмъ запасамъ рыбныхъ богатствъ, какія можно считать теперь окончательно уже установленными. Отчего-же это зависитъ? Помимо трески, окончившей къ началу февраля мѣсяца метать икру и подошедшей уже къ западному берегу Мурмана, тутъ въ то-же время появляется въ громад-

номъ количествѣ и сельдь; она идетъ такими густыми стадами, что море, по свидѣтельству очевидцевъ, рябитъ на линіи ея хода, и масса ея бываетъ настолько густа, что чайки держатся на ней, какъ на твердой землѣ.

Но Мурманъ въ это время безлюденъ. Всѣ лачуги въ становищахъ еще заколочены. Собирать эти несмѣтныя богатства некому. Въ началѣ сентября, какъ уже упоминалось выше. архангельскій пароходъ совершилъ свой послѣдній рейсъ по побережью Мурмана, и, не смотря на то обстоятельство, что это именно время и есть наиболѣе удобное для яруснаго промысла, — поморы спѣшатъ ликвидировать свои дѣла и ѣдутъ въ Архангельскъ. Но это еще не все. Тѣ-же пароходы въ состояніи выбраться изъ горла Бѣлаго моря лишь въ половинѣ мая, такъ какъ до этого времени оно забито льдомъ; и съ ними только смогутъ прибыть на Мурманъ промышленники, между тѣмъ какъ треска, какъ уже было упомяуто, появилась у береговъ въ февралѣ, и ее можно было-бы давно ловить.

До конца минувшаго вѣка поморы-промышленники прибывали на Мурманъ еще въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, къ началу весеннихъ рыбныхъ промысловъ. Они направлялись сюда сухопутными путями, на оленяхъ, черезъ Лапландію, сперва на Колу, и далѣе разъѣзжались по становищамъ. Однако полное бездорожье въ этомъ краѣ и дороговизна проѣзда способствовали тому, что промышленники мало по малу прекратили совершенно свои „весенніе“ походы на Мурманъ.

Такимъ образомъ изъ-за неудобства путей сообщеній промыселъ на Мурманѣ происходитъ всего 3—4 мѣсяца въ году, между тѣмъ какъ могъ бы онъ длиться свыше 10 мѣсяцевъ, прерываясь только съ половины ноября до половины января, когда наступаетъ полярная ночь и выходить въ океанъ на промыслы неудобно.

Какіе неисчислимые убытки несетъ наша рыбная промышленность отъ этого—нетрудно себѣ представить. По словамъ одного изслѣдователя края, если-бы на Мурманѣ промыселъ продолжался 8—9 мѣсяцевъ въ году, добыча удесятерилась-бы.

Количество добываемой русскими промышленниками рыбы не удовлетворяетъ существующей потребности, и ежегодно громадныя количества трески и сельдей вывозятся къ намъ изъ-за границы, преимущественно изъ Норвегіи, при чемъ почти вся ввозимая къ намъ рыба вылавливается норвежцами въ нашихъ-же сѣверныхъ водахъ.

Вотъ нѣкоторыя цифры, иллюстрирующія сказанное: въ 1908 г. привезено въ Архангельскъ рыбы съ Мурманскаго берега 300 тысячъ пудовъ, а изъ Норвегіи—1.400.000 пудовъ; въ 1909 г. — съ Мурмана 323 тысячи пудовъ, — изъ Норвегіи — 1.772.300 пудовъ; и въ 1910 году съ Мурмана 340 тысячъ пудовъ, изъ Норвегіи 1.536.490 пудовъ.

Такимъ образомъ приходится констатировать весьма странный и печальный фактъ, что при всѣхъ огромныхъ рыбныхъ богатствахъ сѣвера, наши собственные промыслы находятся въ такомъ печальномъ состояніи, что мы принуждены платить иностранцамъ милліоны рублей ежегодно за свою-же рыбу, необходимую намъ для пропитанія малоимущаго населенія, и тѣмъ болѣе нужную, что при всеобщемъ вздорожаніи жизни мясо становится по цѣнѣ недоступнымъ для широкихъ слоевъ населенія; рыба-же могла-бы съ успѣхомъ замѣнить его. По произведеннымъ въ 1909 г. изслѣдованіямъ по содержанію бѣлковъ, треска нисколько не уступаетъ мясу, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ сушеная даже превышаетъ его на $^3/_4$.

Выходъ изъ сказаннаго можетъ быть только одинъ: надо во что бы-то ни стало увеличить производительность мурманскихъ промысловъ, удлинивъ промысловое время до 8—9 мѣсяцевъ въ году.

Для осуществленія этой задачи необходимо обезпечить промысловому населенію возможность безпрепятственнаго передвиженія на Мурманѣ, и этимъ дать возможность использовать всѣ благопріятные для ловли моменты. Все это, конечно, можетъ дать только желѣзная дорога, примыкающая однимъ концомъ къ общей желѣзнодорожной сѣти, а другимъ опирающаяся въ одинъ изъ портовъ Мурмана. Одна только

желѣзная дорога способна гарантировать безпрепятственное и дешевое передвиженіе людей и грузовъ. При отсутствіи этой дороги мурманская рыба, для того чтобы достичь хотя-бы Петрограда, должна была совершить длинный окружный путь вокругъ Норвегіи, протяженіемъ въ среднемъ около 2700 миль. Не подлежитъ сомнѣнію, что перевозка рыбы по новой желѣзной дорогѣ обойдется значительно дешевле и ускоритъ во много разъ ея доставку. Съ другой стороны, та-же дорога сослужитъ неоцѣнимую услугу краю, доставляя туда все необходимое для консервированія выловленной рыбы, въ частности, хотя-бы высокаго качества пермской соли, въ которой на Мурманѣ всегда ощущается недостатокъ. По желѣзной дорогѣ пойдетъ, конечно, и хлѣбъ, необходимый для пропитанія населенія; въ немъ ощущается тоже большая нужда.

Коснувшись вкратцѣ рыбныхъ богатствъ края, нельзя обойти молчаніемъ и другихъ доходныхъ его статей. На Мурманѣ, въ силу вышеуказаннаго, промыселъ сельди почти не развитъ. Мурманской научно-промысловой экспедиціи въ своей практикѣ неоднократно приходилось въ разное время года констатировать въ Варангерскомъ, Мотовскомъ и Кольскомъ заливахъ присутствіе большого количества сельди, при чемъ уловы ея достигали весьма внушительныхъ размѣровъ. Въ Кольской губѣ, около г. Александровска, въ одинъ заметъ было выловлено до 800 пудовъ сельди. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ въ Амбарную губу ранней весной зашла сельдь, которую замѣтилъ случайно колонистъ-норвежецъ и сообщилъ въ Норвегію. Оттуда пришли немедленно два спеціальныхъ парохода для ловли сельдей. Закрытая въ бухтѣ неводами сельдь въ теченіе 10 дней неустанно черпалась предпріимчивыми сосѣдями и отвозилась въ Норвегію. Въ 1914 году у береговъ Мурмана въ бухтѣ Тювѣ, Кольскаго залива, одинъ мурманскій рыбопромышленникъ закрылъ неводами такое огромное количество сельди, что для ея посолки у него не хватило бочекъ.

Несмотря на обиліе въ нашихъ сѣверныхъ водахъ акулъ и большую ихъ цѣнность, акулій промыселъ развитъ крайне

слабо. Въ то время какъ за границей утилизируются акулій жиръ и мясо, а изъ шкуры выдѣлывается прекрасная шагрень, у насъ, въ лучшемъ случаѣ, вырѣзается только печень, а все остальное бросается въ море. На Мурманѣ періодами море положительно кишитъ акулами. Раіонъ наибольшаго скопленія этихъ хищниковъ—Святой Носъ-Канинъ, то есть, какъ разъ тотъ раіонъ, гдѣ ежегодно происходятъ лучшіе промыслы морского звѣря. Весною и лѣтомъ акула держится довольно далеко отъ береговъ, слѣдуя огромными полчищами за массами рыбы. Осенью, когда рыба подходитъ близко къ берегамъ, акула заходитъ въ заливы. Наблюдались случаи, когда норвежцы-колонисты, на небольшомъ акульникѣ, въ теченіе сутокъ ловили болѣе 400 акулъ, достигающихъ до 5 метровъ величины.

Способъ ловли акулъ весьма простой. Промышляютъ ихъ на большой желѣзный крючекъ, прикрѣпленный къ длинной снасти, оканчивающейся цѣпью, чтобы акула не перекусила снасть. Для привлеченія акулъ первоначально берутъ деревянную посудину съ просверленными въ ней отверстіями, наполняютъ ее саломъ и бросаютъ въ воду. Наживкой служитъ тюленье сало и иногда мясо.

За послѣднее время на акулій промыселъ обратили вниманіе иностранцы. Изъ Англіи стали уже поступать заказы мурманскимъ колонистамъ на акулью шкуру.

Звѣриный промыселъ на Мурманѣ носитъ свой особенный характеръ.

Вдоль береговъ Мурмана тюлень держится огромными стадами съ февраля и до половины мая, т. е. опять-таки въ то самое время, когда жизнь края замираетъ. Ловятъ звѣря мѣстные поселенцы-колонисты сѣтями, разставляя ихъ у самыхъ береговъ, на глубинѣ 10 саженъ. Промыселъ этотъ за послѣднее время сталъ значительно развиваться и могъ-бы развиться въ болѣе значительной степени, если-бы не отсутствіе кредита на покупку дорогихъ сѣтей.

Тюлень, помимо кожи, которая пригодна для выдѣлки, даетъ до 8 пудовъ жира; нерпа-же до 3-хъ пудовъ. Въ изо-

биліи эти звѣри водятся на Югорскомъ Шарѣ, около береговъ Новой земли, гдѣ промышляютъ преимущественно самоѣды. Въ этомъ-же раіонѣ встрѣчаются единичные случаи промысловъ моржей и бѣлыхъ медвѣдей.

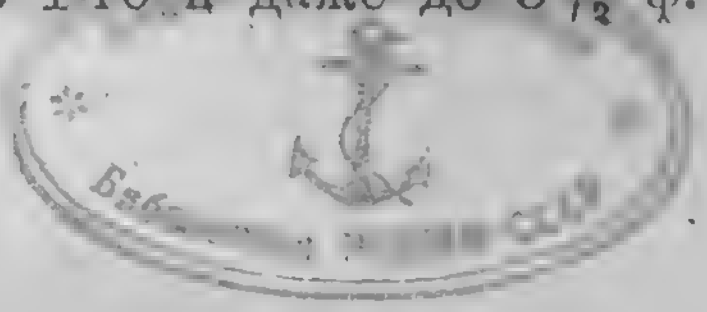
Съ несомнѣнностью можно утверждать, что Мурманская желѣзная дорога захватываетъ собою богатѣйшій по своимъ ископаемымъ богатствамъ край. Помимо торфа, въ цѣломъ рядѣ озеръ и болотъ, обнаружена желѣзная руда. Соединяющія эти озера рѣки, преимущественно горнаго характера, образуютъ пороги и водопады съ колоссальной водяной энергіей, ожидающей своего использованія для производительныхъ силъ страны (бѣлый уголь).

На минеральныя богатства края было обращено вниманіе давно, еще въ XIII вѣкѣ. Разработка слюды въ Архангельской губерніи и поиски желѣза и мѣдныхъ рудъ производились въ XVI и XVII вѣкахъ. Во времена Великаго Преобразователя Россіи было удѣлено много вниманія краю въ области горнаго дѣла, но, не смотря на это, нѣдра земли до сихъ поръ тутъ еще мало изучены.

Проведеніе дороги несомнѣнно двинетъ впередъ это важное дѣло и, быть можетъ, въ скоромъ уже времени мы будемъ обладать точными свѣдѣніями о количествѣ и качествѣ таящагося здѣсь народнаго богатства.

Помимо громаднаго количества торфа и желѣзныхъ рудъ, въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ, встрѣчаются разнообразныя мѣдныя руды. Въ XVIII вѣкѣ, въ предѣлахъ Олонецкой губ., имѣлось большое количество рудниковъ. Большинство рудъ содержатъ мѣди отъ 30 до 60%. Встрѣчается такъ же и самородная мѣдь, извѣстная здѣсь съ давнихъ временъ. Попадались пластины болѣе пуда вѣсомъ.

Въ томъ-же XVIII вѣкѣ, въ Кемскомъ уѣздѣ, Архангельской губ., близъ деревни Падвопцы, имѣлся и золотой рудникъ, заброшенный по неизвѣстнымъ причинамъ къ концу того-же вѣка. По сохранившимся свѣдѣніямъ попадались самородки до 1-го и даже до $3^1/_2$ ф. вѣсомъ.



Около той-же дер. Надвоицы, въ Воицкомъ рудникѣ, а такъ-же въ Кандалакшской губѣ, было встрѣчено самородное серебро.

Изъ другихъ менѣе цѣнныхъ, но весьма важныхъ въ промышленности металловъ въ краѣ встрѣчаются: свинцовая руда, открытая еще въ 1870 г. двумя частными лицами въ губѣ Базарной, гдѣ свинцовыя жилы выступаютъ у самаго берега; цинкъ, цинковая обманка (сфалеритъ), графиты, алмазы *); кромѣ того имѣются указанія на молибденовыя руды, манганитъ, сѣрный колчеданъ, асбестъ, кварцъ, полевой шпатъ и слюду.

Въ послѣднее время открыты богатыя мѣсторожденія серебро-свинцовыхъ рудъ на самомъ побережьи западнаго Мурмана, гдѣ имѣется возможность легкой и дешевой разработки и водной перевозки круглый годъ къ раіону желѣзной дороги.

Всѣ эти богатства пока совершенно не разрабатывались въ виду недоступности края и отсутствія желѣзной дороги. Никакая руда не можетъ выдержать стоимости гужевой перевозки; къ сѣверу-же отъ Кеми и до Мурмана нѣтъ ни одной колесной дороги, и всѣ передвиженія совершаются зимой на саняхъ, а лѣтомъ по рѣкамъ.

На самой линіи дороги, по рѣкѣ Выгу, до сихъ поръ сохранились залитые водой Воицкіе рудники, гдѣ во времена Петра Великаго добывалось золото.

При наличіи желѣзной дороги, дешевомъ топливѣ и даровой водяной энергіи, горнозаводское дѣло здѣсь можетъ развиться въ широкихъ размѣрахъ, какъ и въ сосѣдней сѣверной Швеціи, находящейся въ одинаковыхъ природныхъ условіяхъ.

И такъ, подводя итоги подъ всѣми выгодами, которыя несомнѣнно принесетъ вновь выстроенная дорога, можно съ увѣренностью утверждать, что наличіе ея двинетъ впередъ рыбные промыслы — основное благосостояніе края, путемъ

---

*) Были найдены микроскопическіе кристаллы на Кольскомъ полуостровѣ,

своевременнаго появленія на Мурманѣ пришлаго элемента—поморовъ; та-же дорога дастъ возможность быстро и недорого доставлять рыбу на внутренній рынокъ, какъ въ соленомъ, такъ и свѣжемъ видѣ, для чего конечно потребуется должное количество вагоновъ-ледниковъ.

Если суровый климатъ края не позволяетъ поставить на должную высоту хлѣбопашество, которое все-же существуетъ, то, осушивъ болота прорытіемъ дренажныхъ канавъ, какъ это сдѣлали трудолюбивые иноки Трифоно-Печенгскаго монастыря, можно смѣло разсчитывать на развитіе въ этомъ краѣ луговодства, что, въ свою очередь, послужитъ основою молочнаго хозяйства. Все это не невыполнимыя мечты, а вполнѣ реальныя предположенія. Въ сосѣдней Финляндіи, которая находится въ такихъ-же примѣрно климатическихъ условіяхъ, вывозъ молочныхъ продуктовъ за границу выражается за послѣдніе годы въ солидныхъ цыфрахъ. Новая дорога возьметъ на себя конечно перевозку и этихъ необходимыхъ продуктовъ.

Эта-же дорога дастъ возможность получать населенію жизненные продукты, которые, при отсутствіи желѣзной дороги, приходится запасать на круглый годъ, а также получать необходимые жизненные предметы, которые до сихъ поръ везлись сюда преимущественно изъ Норвегіи.

Къ раіону дороги прилегаетъ площадь лѣсовъ общей сложностью около 8 милліоновъ десятинъ. До войны Россія снабжала лѣсомъ Англію, Францію, Бельгію, Италію, Голландію, Швецію, Норвегію и Данію, при чемъ большая часть лѣса вывозилась съ сѣвера.

Торговля лѣсомъ давала намъ ежегодно до 165 милліоновъ рублей, привлекая сюда до 700 и болѣе грузовыхъ пароходовъ, приходящихъ порожнемъ. Съ проведеніемъ рельсоваго пути къ портамъ Мурмана, эти пароходы порожнемъ сюда не пойдутъ, а повезутъ изъ Западной Европы товары.

Послѣ войны потребность въ лѣсѣ за границей конечно не уменьшится, а можетъ быть даже и увеличится, что,

при наличіи новой дороги, можетъ дать намъ немалые барыши.

До проведенія желѣзной дороги химическая переработка дерева на Сѣверѣ была въ зачаточномъ состояніи. Уголь, деготь, смолу, канифоль, скипидаръ, древесный спиртъ и ацетиленъ мы получали главнымъ образомъ изъ за границы. Вотъ еще новая и широкая область, могущая, при наличіи желѣзной дороги, обогатить край, изобилующій къ тому-же громаднымъ запасомъ водяной энергіи. Постройка заводовъ для обработки дерева, а такъ-же целлюлоидныхъ и писчебумажныхъ фабрикъ, по отзывамъ свѣдущихъ людей, можетъ дать Россіи въ будущемъ, съ продажей лѣса, до одного милліарда рублей.

Разстояніе отъ Нью-Іорка до Кольскаго залива меньше, нежели до портовъ Финскаго залива. Это обстоятельство заслуживаетъ большого вниманія въ смыслѣ возсозданія срочныхъ рейсовъ между Россіей и Америкой; и тутъ новая дорога окажетъ большую услугу.

Наконецъ, вліяніе Мурманской желѣзной дороги отразится не только на развитіи и обогащеніи края, но подниметъ и производительность Шпицбергена. Въ исторіи развитія его со временъ открытія (1596 г.), нѣсколько разъ смѣнялись вліянія различныхъ націй, при чемъ въ теченіе XVII, XVIII и первой половины XIX столѣтія Шпицбергенъ находился почти исключительно подъ русскимъ вліяніемъ. Съ 50-хъ годовъ прошлаго столѣтія на Шпицбергенѣ опять появились иностранцы: норвежцы, англичане и американцы, занявшіеся добычей каменнаго угля.

Въ послѣдніе годы на Шпицбергенѣ создались значительные русскіе интересы. Часть побережья Ледянаго фіорда, отъ бухты Прихода до Зеленой гавани, была занята экспедиціей Русанова; послѣ чего, для разработки угля на этой площади, образовалось товарищество „Грумантъ“. Кромѣ того, лейтенантъ П. П. Веймарнъ на берегу того-же фіорда занялъ 16-ти верстную полосу съ угольными залежами. Принимая во вниманіе, что и общество „Грумантъ“ и лей-

тенантъ Веймарнъ собираются въ ближайшемъ будущемъ заняться интенсивной разработкой угля для наибольшаго использованія предпріятія, надо признать. что не за горами быть можетъ то время, когда русскіе на Шпицбергенѣ займутъ опять одно изъ первыхъ мѣстъ.

Благодаря горизонтальному положенію пластовъ Шпицбергенскаго угля, выступающихъ у береговъ фіорда наружу, разработка его не представитъ большихъ затрудненій, не требуя глубокихъ, дорого стоющихъ шахтъ. Оба названныхъ русскихъ предпріятія обладаютъ запасами угля, исчисляемыми десятками милліоновъ пудовъ.

Стоитъ-ли говорить, что близостью Шпицбергенскихъ угольныхъ копей должна воспользоваться Мурманская желѣзная дорога, потребляя сама добываемый тамъ уголь и перевозя его къ центру Россіи; тѣмъ болѣе, что самые позднѣйшіе анализы говорятъ о его высокихъ качествахъ, приравнивая его къ лучшему англійскому.

Но помимо проведенія желѣзной дороги, этотъ богатѣйшій край нуждается еще въ цѣломъ рядѣ мѣропріятій, безъ коихъ нельзя достичь полнаго успѣха въ эксплоатаціи края. Эти мѣропріятія потребуютъ несомнѣнно нѣкоторыхъ дополнительныхъ затратъ. На нѣкоторыя изъ нихъ мы и позволимъ себѣ указать.

Для усиѣшнаго рыбнаго промысла необходимо оборудовать должнымъ образомъ гавани, гдѣ утлыя рыбачьи суденышки могли-бы находить тихое пристанище по возвращеніи съ промысловъ. Всѣ безъ малаго бухты Мурманскаго побережья открыты для сѣверныхъ вѣтровъ. Необходимо построить молы для защиты хотя-бы главнѣйшихъ становищъ отъ океанской волны (губа Подпахта, становища Рында, Гаврилово и Вайда губа); создать верфи для постройки и починки рыболовныхъ судовъ; упорядочить или, вѣрнѣе, создать наживочную организацію; открыть рыбачью школу для усовершенствованія рыбнаго промысла, засолки, копченія и вяленія рыбы.

Наконецъ безпощадное истребленіе морскаго звѣря около береговъ Новой Земли норвежскими звѣробоями привело

къ значительному уменьшенію здѣсь морского промысла и въ частности, почти къ полному уничтоженію моржей. Эти звѣробойныя суда бьютъ морского звѣря и, кромѣ того, вымѣниваютъ на вино результатъ промысловъ новоземельцевъ.

За послѣдніе годы въ Германіи стали образовываться цѣлыя общества для производства звѣринаго промысла въ нашихъ сѣверныхъ водахъ.

Для обезпеченія полнаго развитія промысловъ и защиты ихъ отъ иностранныхъ хищниковъ, необходимо расширить промысловую зону, ширина коей не превышаетъ въ настоящее время 5 верстъ; благодаря такой незначительной зонѣ всѣ главнѣйшія сѣверныя рыбныя банки — Айновская, Харловская, Канинская и Колгуевская безпощадно эксплоатируются иностранными траулерами, какъ лежащія внѣ 5-ти верстной зоны.

Все высказанное, полагаемъ, само собой указываетъ на тѣ многочисленныя обязанности, какія должна выполнять вновь построенная желѣзная дорога. Этотъ новый рельсовый путь открываетъ намъ дорогу къ незамерзающему морю и даетъ возможность путемъ использованія громадныхъ естественныхъ богатствъ Сѣвернаго края расширить нашу внѣшнюю торговлю и поднять пошатнувшееся во время войны матеріальное благосостояніе государства.

2

КГ
5
469-Н